image
not
available

Digitized by Google

Digitized by Google

29.419

Die Lage

der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter.

Zweiter Band. Zweite Abteilung.

Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter in Österreich.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1904.

Digitized by Google

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
29419
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
R 1904 L

Digitized by Google

Schriften

des

Vereins für Socialpolitik.

CIV. 2.

Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter.
Zweiter Band.

Zweite Abteilung.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1904.

Digitized by Google

Die Lage

der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter.

Zweiter Band. Zweite Abteilung.

Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter in Österreich.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1904.

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
29:419
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
R 1904 L

Alle Rechte vorbehalten.

NEW YORK
PUBLIC
LIBRARY

Pierersche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Digitized by Google

Vorbemerkung.

Dem Wunsche des Vereinsvorstandes gerne entsprechend, habe ich mich der Aufgabe unterzogen, für eine Darstellung der Verhältnisse von Seeschiffahrt und Seefischerei in Österreich von seiten fachmännischer Bearbeitung Sorge zu tragen. Dank der freundlichen Bereitwilligkeit und ausschließlich durch Verdienst der Herren, aus deren Feder die nachstehenden Arbeiten stammen, ist mir die Lösung dieser Aufgabe in — wie ich glaube — vollkommen befriedigender Weise gelungen, und die Leser, welche sich für diese Angelegenheiten interessieren, werden über die Sachlage, wie sie bei uns besteht, sich ganz ausreichend orientieren können.

Die Herren, welche die Güte hatten, ihre Dienste den Zwecken des Vereins für Socialpolitik zur Verfügung zu stellen, sind eben alle in der Lage, aus berufsmäßiger Beschäftigung mit den von ihnen dargestellten Verhältnissen ihre Kenntnis und ihr Urteil zu schöpfen, denn sie alle gehören der österreichischen Marineverwaltung an; die Bearbeiter der Schiffahrtsverhältnisse sind sämtlich — mit Ausnahme des Herrn Dr. Schreckenthal, welcher im Marinedepartement des Handelsministeriums angestellt ist und überdies als früherer aktiver Marineoffizier und Kapitän weiter Fahrt auch den praktischen Seedienst aus eigener Erfahrung gründlich kennt — Beamte der k. k. Seebehörde in Triest. Herr Hofrat Krisch — früher auch bei der Seebehörde, jetzt im Ruhestand — hat seit jeher der Seefischerei in der Adria seine besondere Aufmerksamkeit zugewandt, durch mehrere wertvolle Publikationen auf diesem Gebiete sich als eminenter Fachmann erwiesen und in eifrigem Bemühen für die Förderung der österreichischen Fischer- und Fischereiinteressen manchen schönen Erfolg erzielt.

Die historische Einleitung, welche der Nautische Inspektor Herr Bernhard Jülg den Darstellungen der Gegenwart vorangeschickt hat, trägt wesentlich zur Erleichterung des Verständnisses jener Verschieden-

Digitized by Google

heiten bei, welche, als Ergebnisse der differierenden geschichtlichen Entwicklung, sich in der Gestaltung der maritimen Verhältnisse in Süden und Norden eingestellt und ausgebildet haben.

Indem ich nun für diesen „österreichischen Band" der Erhebungen des Vereins für Socialpolitik über die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter wohl eine freundliche Aufnahme versichert sein zu dürfen glaube, möchte ich nur selbst noch einige ergänzende, bezw. orientierende Erklärungen über den gegenwärtigen Stand der Seemannsordnungsfrage beifügen.

Wie im Verlaufe der nachfolgenden Arbeiten mehrfach hervorgehoben, beruhen bei uns die Rechtsverhältnisse der Seeleute der Hauptsache nach auf den Bestimmungen des im Jahre 1774 erlassenen Editto politico und der seither hierzu erflossenen zahlreichen, in ihrem systematischen Zusammenhange kaum mehr zu überblickenden Verordnungen. Es wurde daher schon seit langem die Notwendigkeit erkannt, auch hier durch Schaffung einer einheitlichen, den modernen Ansprüchen Rechnung tragenden Seemannsordnung die Gesetzgebung auf die Höhe der Zeit zu bringen. Es wurden auch mehrere sehr anerkennenswerte Anläufe hierzu genommen, allein unsere etwas komplizierten staatsrechtlichen Verhältnisse bereiten einer rascheren Durchführung diesbezüglicher Absichten schwere Hindernisse. Nach den Bestimmungen des Zoll- und Handelsbündnisses zwischen Österreich und Ungarn ist nämlich die Ausübung der Seeschiffahrt beider Ländergebiete nach gleichen Normen und überhaupt in möglichst übereinstimmender Weise zu handhaben; diese Vorsorge ist dadurch geboten, daß die Schiffe beider Staaten unter derselben Flagge segeln und die Qualifikationszertifikate der Seeleute in beiden Ländergebieten an die gleichen Bedingungen zu knüpfen sind und beiderseits die gleiche Gültigkeit zu genießen haben. Es kann daher auch eine neue Seemannsordnung nur in Übereinstimmung beider Legislativen Gesetzeskraft erlangen, und bisher ist ein solches Resultat noch nicht erzielt worden.

Schon im Jahre 1886 legte die österreichische Regierung dem Abgeordnetenhause den mit der ungarischen Regierung vereinbarten Entwurf einer Seemannsordnung vor, welcher denn mit einigen Änderungen in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. Dezember 1889 in dritter Lesung zum Beschlusse erhoben wurde; im Herrenhause jedoch konnte der Entwurf nicht mehr der Erledigung zugeführt werden, weil die bezügliche Beschlußfassung im ungarischen Abgeordnetenhause nicht erfolgt war. Im Juli 1891 wurde im österreichischen Abgeordnetenhause neuerlich ein Entwurf eingebracht, jedoch später wieder zurückgezogen; die Vorlage eines

Digitized by Google

neuen revidierten Entwurfes erfolgte im Mai 1896, allein er konnte nicht mehr zur Verhandlung gelangen; ein mit diesem übereinstimmender Entwurf wurde damals vom ungarischen Abgeordnetenhause angenommen.

Nun wurde der gleiche Entwurf im Februar 1901 von der österreichischen Regierung neuerdings, und zwar diesmal im Herrenhause eingebracht und später auch von diesem mit einigen Abänderungen angenommen.

So steht nun die Sache heute, aber auch dieser interimistische Abschluß kann kaum als definitiv bezeichnet werden; denn seit dem Bekanntwerden des Herrenhausbeschlusses wurden aus den Kreisen der Interessenten, insbesondere von seiten der Associazione marittima in Triest, zahlreiche Einwendungen schwerwiegender Art erhoben, so daß sich vielleicht die Regierung entschließen wird, den Entwurf zurückzuziehen und unter Berücksichtigung der laut gewordenen und etwa als berechtigt anzuerkennenden Wünsche einen neuen auszuarbeiten.

Freilich muß dann wieder die Zustimmung der ungarischen Regierung und Gesetzgebung erlangt werden, so daß es noch langer und schwieriger Verhandlungen bedürfen wird, bis an die Erzielung eines definitiven Resultates gedacht werden kann.

Wien, im Juni 1904.

Alexander Dorn.

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis.

Erste Abteilung.

Seite

Die geschichtliche Entwicklung der österreichischen Seeschiffahrt. Eine flüchtige Skizze als Vorwort zu den Untersuchungen über die Lage der Arbeiter in der österreichischen Seeschiffahrt. Von Bernhard Jülg, Triest . . . . . 1*—111*

Erster Teil.

Rückblick auf die Entwicklung der Handelsmarine an der Ostküste des Adriatischen Meeres bis 1814 . . . . . 3*—111*

I. Einleitung S. 1*. — II. Verschiedenheit des Entwicklungsganges in Deutschland und Österreich S. 4*. — III. Die Entwicklung bis zum freiwilligen Anschlusse Triests an Österreich (1382) S. 6*. — IV. Der Zeitraum von 1382 bis zum Frieden von Utrecht 1712 S. 21*. — V. Die Zeit Karls VI. (1711—1740) S. 36*. — VI. Maria Theresia (1740—1780) S. 45*. — VII. Das Navigationsedikt (1774). Rückblick auf die Seegesetzgebung an der Adria S. 65*. — VIII. Schiffbau und Schiffstypen in alter Zeit, die Schiffsbenennungen S. 86*. — Der Zeitraum 1780—1814 S. 98*.

Zweiter Teil.

Die österreichische Handelsmarine in dem Zeitraum von 1814 bis zur Gegenwart . . . . . 112*—247*

I. Der Zeitraum von 1814—1848 S. 112*. — II. Die Entwicklung der Dampfschiffahrt in Österreich. Joseph Ressel und die

Digitized by Google

Seite

Erfindung der Schiffsschraube. Der österreichische Lloyd in den ersten zwei Jahrzehnten seiner Tätigkeit (1836—1856) S. 138*. — III. Die Blüte und der Niedergang der Seglermarine von 1849 bis zur Gegenwart S. 154*. IV. Die Werften S. 167*. — V. Der österreichische Lloyd von 1856 bis in die Gegenwart S. 210*. — VI. Die Entwicklung der Dampferreederei in freier Fahrt S. 222*. — VII. Die Statistik der Bemannungsverhältnisse von 1850 bis zur Gegenwart S. 231*. — VIII. Schlußwort 239*

Zweite Abteilung.

I. Die Entwicklung und der Stand der Seeschiffahrt in der Gegenwart. Von Dr. Paul Schreckenthal, Wien . . . . . 1—24

II. Die Höhe der Heuern, das Jahreseinkommen, die Regelung der Arbeitszeit und Kostverhältnisse. Von Dr. Victor Hainisch, Triest . . . . . 25—34

III. Das Heuerwesen. Von Carl Ritter von Schlick, Triest . 35—40

IV. Die Beschaffenheit der Mannschaftsräume. Von Dr. Paul Schreckenthal, Wien . . . . . 41—44

V. Die Schiffshygiene und Krankenpflege. Von See-Sanitätsinspektor Dr. Gottlieb Markl, Triest . . . . . 45—53

VI. Die Rechtsverhältnisse der Seeleute und die Organisation der Seeverwaltung. Von Dr. Paul Schreckenthal, Wien . . 55—75

VII. Die Wohlfahrtseinrichtungen und die sittlichen Zustände. Von Dr. Johann Paul von Inama-Sternegg, Triest . . . 77—92

VIII. Die persönlichen Verhältnisse der Seeleute in der österreichischen Handelsmarine. Von Dr. Theodor Langer, Triest . . . 93—99

IX. Maschinelle Einrichtungen der Segelschiffe, Überstauung, Tiefladelinie, die Schulschifffrage, gelernte und ungelernte Arbeit, die Bemannungsstärke, die Frage der Ölfeuerung für Schiffe. Von Dr. Paul Schreckenthal, Wien . . . . . 101—111

X. Die österreichische Seefischerei. Von Hofrat Anton Krisch, Triest . . . . . 113—182

Digitized by Google

Die geschichtliche Entwicklung der österreichischen Seeschiffahrt.

(Eine flüchtige Skizze als Vorwort zu den Untersuchungen über die Lage der Arbeiter in der österreichischen Seeschiffahrt.)

Von

Bernhard Jülg, Triest.

Digitized by Google

Erster Teil.

Rückblicke auf die Entwicklung der Handelsmarine an der Ostküste des Adriatischen Meeres bis 1814.

I. Einleitung.

Zum vollen Verständnisse der Bedingungen und Verhältnisse, welche die Schiffahrt im Adriatischen Meere von ihren ersten Anfängen bis zu ihrer heutigen Entwicklungsstufe geführt haben, müßte der reiche Born jener Quellen gründlich durchforscht werden, die uns in der Geschichte des Mittelalters und zwar schon von dessen frühester Periode an geboten werden. Die Erkenntnis jener Verhältnisse würde uns Lehrmeisterin sein, warum der Werdegang der technischen und wirtschaftlichen Entwicklung der Seeschiffahrt auf der Adria bis zur Gegenwart mit zwingender Notwendigkeit in der eingehaltenen Richtung erfolgt ist. Diese große und dankenswerte Aufgabe, so verlockend sie auch sein mag, kann jedoch leider nicht Zweck dieser bescheidenen Zeilen sein. Vielmehr müssen wir uns darauf beschränken, nur andeutungsweise aus der Fülle des uns von der Geschichte und der Statistik Gebotenen nur jenes herauszugreifen, was unmittelbar mit der Aufgabe, den Entwicklungsgang der Handelsmarine auf Grund historischer Tatsachen zu verfolgen und endlich ein Bild der technischen und wirtschaftlichen Lage der österreichischen Seeschiffahrt am Schlusse des 19. Jahrhunderts zu geben, zusammenhängt. Bei diesen Untersuchungen kann sowohl mangels verfügbaren Raumes als beschränkter Zeit nur das Wichtigste und Interessanteste berücksichtigt werden; vor allem jenes, welches sich bei uns in Österreich eigenartig entwickelt hat. Vieles soll nur angedeutet werden, vieles muß unvollständig bleiben, so manches ist nicht erwähnt. Der ebenso vielgestaltete als weitverzweigte Gegenstand bringt es mit sich, daß die große und

Digitized by Google

schöne Aufgabe nicht nach allen Richtungen hin gleichmäßig, geschweige denn erschöpfend und gut gelöst werden kann. Wenn auch nur einigermaßen Licht über einzelne Verhältnisse und Zustände verbreitet werden dürfte, wie sie sich auf Grund der historischen und politischen Tatsachen bei unserer kleinen Handelsseeschiffahrt im Laufe der Zeit gestalteten, so möge der Versuch dieser flüchtigen Skizze nicht zu ungünstig beurteilt werden.

II. Verschiedenheit des Entwicklungsganges in Deutschland und Österreich.

Die gediegenen und mustergültigen Ausführungen E. Fitgers[1] und Dr. Max Pappenheims[2] haben uns genau und erschöpfend über die Verhältnisse in Deutschland aufgeklärt, sowohl was die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt als jene des Rechts in seinen vielseitigen Beziehungen zur Handelsmarine anbelangt. Aus diesen trefflichen Arbeiten möge jener Leser Belehrung und Anregung schöpfen, welcher sich gründlich über die Entstehungsgeschichte und Vervollkommnung der großen, tatkräftigen und unternehmenden deutschen Handelsflotte unterrichten will, einer Flotte, deren Flagge über allen Meeren der Erde weht und welche die starke Stütze für eine ungeahnte Ausbreitung deutschen Handels bietet.

Die norddeutsche Küste, an mächtigen Strömen reich, die aus dem Herzen des Landes gegen das flache Gestade ziehen, mit zahllosen Eisenbahnverbindungen und Straßenzügen, sowie schiffbaren Kanälen wohl ausgestattet, mit dichtbevölkertem industriellen Hinterlande, hat an und für sich die günstigsten technischen und kommerziellen Vorbedingungen zu gedeihlicher Entfaltung, während die österreichische Küste ohne jene natürlichen Verkehrsadern, durch hohe Gebirgszüge vom Innern des Reiches getrennt, entweder nur durch Eisenbahnen, deren Erhaltung ungeheure Summen verschlingt, oder durch kostspielige Kunststraßen mit dem Hinterlande in Verbindung treten kann. Man darf diese von der Natur gegebenen Verhältnisse nicht vergessen, wenn man sich die Frage vorlegt, aus welchem Grunde eine gänzlich verschiedene Gestaltung des

[1] E. Fitger, Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart. Leipzig 1902.

[2] Prof. Dr. Max Pappenheim, „Die geschichtliche Entwicklung des Seehandels und seines Rechts" in dem Werke „Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter". Leipzig 1903, S. 128—196.

Digitized by Google

wirtschaftlichen Lebens und Treibens in den beiden großen mitteleuropäischen Staaten längs ihrer Seeküsten entstanden ist, auch ohne auf historische Entwicklung, politische Verhältnisse und nationale Eigentümlichkeiten Rücksicht nehmen zu müssen.

Auch die Entwicklung des Handels-Seerechtes ist naturgemäß in beiden Staatengebilden grundverschieden erfolgt. Der deutsche Norden war von der unmittelbaren Berührung mit dem Altertum vollständig frei geblieben; die rechtlichen Anschauungen über Schiffahrtsbetrieb und alles, was mit diesem zusammenhängt, haben sich bei den deutschen Stämmen der Angeln, Sachsen, Friesen und Normannen selbständig herausgebildet; an der Adria ist aber dieser Prozeß auf Grund der römischen und byzantinischen Rechtsanschauungen vor sich gegangen. Jahrhunderte hindurch war die Republik Venedig die unumschränkte Herrscherin im Bereiche dieses Meeres; tief wurzelten sich, durch eine stramme Staatsorganisation begünstigt, die Institutionen der einst gewaltigen Republik in das ideelle und praktische Leben der Anwohner des Adriatischen Meeres ein; erst langsam und allmählich in verhältnismäßig junger Zeit vollzog sich der Abbröckelungsprozeß. Es ist ja bekannt, daß die Entdeckung Amerikas und die Erschließung der Verkehrswege nach Indien und dem östlichen Asien die kommerzielle Macht der Lagunenstadt wie mit Hammerschlägen traf und untergrub. Spät erst gelangte die Monarchie in den Besitz ihres jetzigen Küstengebietes und schwer war die Aufgabe, in den wegen fortwährender Kriege durch viele Jahrhunderte hart geprüften Ländern neue Institutionen einzuführen, das Band fester zu knüpfen, welches diese Länder an das Reich der Habsburger anschließt. Auch heute ist dieser Werdegang noch nicht zum Abschlusse gelangt, und vieles, sehr vieles bleibt noch zu schaffen übrig, bis die Gesetzgebung für Seeschiffahrt in Österreich auf moderner Basis fußend alle jene Zweige umfaßt, welche sie im Interesse der Einheitlichkeit der Rechtsprechung und der weiteren gedeihlichen kommerziellen, sowie maritimen Entwicklung umgreifen sollte. Ich erinnere hier nur an die dringend notwendige Reform des Privat-Seerechtes, für welches im Küstenlande und Dalmatien, sowie an dem ungarisch-kroatischen Litorale das rezipierte französische Privat-Seerecht subsidiär eintritt[1], und an die im Zuge befindlichen Arbeiten über die Einführung der Seemannsordnung.

[1] R. Ebner von Ebenthall, „Maria Theresia und die Handelsmarine." Im Auftrage der k. k. Seebehörde. Triest 1888, S. 14.

Digitized by Google

III. Der Entwicklungsgang bis zum freiwilligen Anschlusse Triests an Österreich (1382).

Werfen wir nun rückwärtsschauend einen Blick auf die Entwicklung der Bedeutung der Ostküste des Adriatischen Meeres für den Handel und Seeverkehr, so ergibt sich ein wechselvolles Bild. Die Geschichte des ostadriatischen Handels reicht weit in die graue Vorzeit zurück. Vor mehr als drei Jahrtausenden haben phönizische Seefahrer die Küsten der Adria betreten; sie gründeten den Ort Epidaurus bei Ragusa und begannen ihre Handelsbeziehungen, damit die Grundlagen des Verkehrs zwischen diesen Küsten und jenen des östlichen Mittelmeeres legend. Ihren Bahnen folgten Pelasger, Griechen, Etrusker. Auch die einheimischen Liburnier errangen durch längere Epochen, wie Polybius[1] berichtet, eine Art Oberherrschaft über dieses Meer; sie waren ein kühnes, tapferes Volk, berühmt durch ihren Schiffbau. Eutropius[2] erzählt, daß die römischen Kriegsfahrzeuge, mit denen Konsul Duilius im ersten punischen Kriege die Karthager bei Mylä (260 v. Chr.) schlug, eine Nachbildung der liburnischen Fahrzeuge waren, und Livius überliefert uns, daß die Flotte des Sulpicius im zweiten punischen Kriege durch 20 liburnische Schiffe verstärkt war. Handel und Verkehr der Adria lagen bis zur römischen Epoche in den Händen der Griechen und ihrer zahlreichen Kolonisten, hatten aber keine nachhaltige Bedeutung. Die griechischen Niederlassungen litten schwer unter den Raubzügen der Kelten[3] und Illyrier. Nach Erstarkung der römischen Macht und Erwerbung der Ostküste des Adriatischen Meeres durch dieses große Volk gewann aber die Adria eine außerordentliche handelspolitische Bedeutung. In jener Zeit war der Handel mit Tarent[4] besonders entwickelt. Istrien war stark bevölkert, gut bewaldet und fruchtbar. In einzelne Völkerschaften geteilt, gehorchte das Land dennoch einem einzigen Könige Epulus,

---

[1] Polybius, 10.

[2] Eutropius, caput II.

[3] Dr. B. Benussi, L'Istria sino ad Augusto. Cap. III. Trieste 1881; Dr. Albert v. Muchar, Geschichte des Herzogtums Steiermark, Graz 1844, S. 208 bis 211; Strabo IV. 128—143; VII. 200—217: Ibi domitis Pannoniis per multos annos cum finitimis varia bella gesserunt; Pausanias I, cap. IV, pag. 8: Omnes Illyrici populos, quidquid gentium ad Macedonicum usque nomen patet, oppressere.

[4] Florus I, 18. Tarentus Lacedaemoniorum opus in omnes terras, Histriam, Illyricum . . . . . vela dimittit.

Digitized by Google

dessen Name uns Livius[1] überliefert. Mit ihren zahlreichen Schiffen nahmen die Istrianer teil an den Kriegen des Demetrius von Pharus (221 v. Chr.) und dem ätolischen Feldzuge gegen Rom (190 v. Chr.); endlich widersetzten sie sich der Gründung der Stadt Aquileja (183—181 v. Chr.). Die römischen Legionen unter den Konsuln Manlius Vulso (178 v. Chr.) und Junius Brutus versuchten vergebens, die Macht der Istrianer zu brechen. Erst dem Konsul Claudius Marcellus gelang es (177 v. Chr.), König Epulus in seiner Veste Nesactium zu besiegen und das Land der römischen Herrschaft zu unterwerfen[2]. In jüngsten Tagen (1903) haben die durch unsern hochverdienten Albert Puschi ausgeführten Grabungen an der Stelle des uralten Nesactium (beim heutigen Orte Badó im südlichen Istrien) die archäologisch interessantesten Ergebnisse zu Tage gefördert. Unter Octavianus Augustus, dem großen Reichsorganisator, wurde Istrien bis zum Arsafluße zu Italien geschlagen und erhielt unter dem Namen Venetia et Histria die Bezeichnung als decima regio italica[3] (27 v. Chr.). Hiermit wurde römisches Recht eingeführt[4]. Unter Roms Herrschaft entwickelten sich Landwirtschaft und Handel, insbesondere Pola unterhielt lebhaften Verkehr mit Ravenna, Aquileja und Dalmatien[5]. Viele neue Städte wurden gegründet, andere vergrößerten sich bedeutend[6]. Je mehr sich die absolute Gewalt der römischen Imperatoren ausbildete, desto mehr ging jedoch die Autonomie der Städteverfassung verloren, wurden deren Rechte eingeschränkt[7].

Nachdem sich Rom im Kriege gegen die Japiden (35 v. Chr.) die liburnische und gleichfalls schon unter Augustus die dalmatische Küste unterworfen und späterhin seine Herrschaft bis nach Mösien (29 v. Chr.) und Dacien (107 n. Chr.) ausgebreitet hatte, mußte es von den adriatischen Gestaden aus seine Stellungen an der Donau stärken, und so

---

[1] Livius XL, 59, 4.

[2] Livius XLI.

[3] Plinius III, 46; Strabo VII, 5, 3; Dr. v. Muchar, Geschichte Steiermarks Op. c. pag. 219—230. Schon der Name „Venetia et Histria" besagt, daß die Regio aus zwei voneinander unterschiedenen Ländern bestand.

[4] Plinius 3, 139: Conventum scardonitanum . . . . ius italicum habent eo conventu Flanates (heute Fianona an der Ostküste Istriens) a quibus sinus nominatur. — B. Benussi: Nel medio evo. Pagine di storia istriana. Parenzo 1897. pag. 530 „Possedendo l'Istria il pieno diritto di cittadinanza romana, i suoi liberi abitatori erano inscritti in una delle tribú di Roma.

[5] A. Gareis: Pola und seine nächste Umgebung. Triest 1867. S. 56.

[6] Benussi: Op. c. pag. 533.

[7] Mommsen: Römisches Staatsrecht II. S. 104.

Digitized by Google

wurde die Ostküste der Adria zu dem bedeutendsten Mittelgliede im Verkehre Roms mit dem fernen Osten und Nordosten des gewaltigen Reiches. Konsequent und genial, wie die Römer in der Betätigung ihrer militärischen und kommerziellen Politik waren, schraken sie vor keinen Schwierigkeiten zurück und zogen Straßen durch weite Länderkomplexe, Bauten, die noch heute unsere Bewunderung erregen, Dalmatien in Verbindung mit der Donau und dem Schwarzen Meere setzend. Kolonien wurden an den wichtigsten Punkten gegründet; diese sicherten die Straßenzüge, lehrten den barbarischen Völkern die Segnungen der höheren Kultur, vermittelten Handel und Wandel. Mit eminentem Scharfblick haben die Römer überall die besten militärischen und kommerziell vorteilhaftesten Punkte entdeckt und miteinander innig verbunden. Ein reges Leben pulsierte über diese Militär- und Handelsstraßen, Wohlstand, Gesittung, Ordnung, Achtung vor Gesetz und Recht, Kultur verbreitend. In Dalmatien hatten sie z. B. Salona bei Spalato zu ihrem bedeutendsten Handelsplatze gemacht. Von hier aus zogen die Handelsleute und Legionen in das Innere, den Donauländern zu, und westlich wurde die Adria durchquert, um die kommerzielle Verbindung mit Rom zu erhalten. Werkstätten für die Ausrüstung der Truppen, Tuch- und Lederfabriken, eine vielbeschäftigte Werfte waren in Salona vorhanden. Die Küste blühte, hatte eine Bedeutung erlangt, weil sie den großen westöstlichen Verkehr vermitteln mußte. Niemals in jüngeren Zeiten hat dieses Gestade jene hohe Wichtigkeit für den Welthandel wieder besessen wie damals unter den späten römischen Imperatoren. Es brachen die gewaltigen Stürme der Völkerwanderung herein; auch das römische Reich unterlag dem Andrange der germanischen Horden (476 n. Chr.).

Unendlich traurige Zeiten begannen für das einst blühende Istrien und Dalmatien, die barbarischen Völker zerstörten ihren Wohlstand. Nacheinander erfolgten die Invasionen der Markomannen, Quaden, Westgothen, der Hunnen, der Heruler, Rugier und endlich der Ostgothen unter Theodorich, welche 493 die Herrschaft in Italien erlangten. Istrien kam im gleichen Jahre unter ihre Gewalt. Unter der friedliebenden geordneten Regierung Theodorichs erholte sich das Land rasch von den erlittenen Unbilden. Der Handel der istrischen Küstenstädte längs des adriatischen Gestades bis zu den Küsten Nordafrikas und bis ins Schwarze Meer brachte neuerdings Wohlstand. Ein schlagender Beweis, welche hohe Wichtigkeit König Theodorich der Stärkung des Seehandels beilegte, liegt in der Tatsache, daß er den Bau von tausend Dromonen und anderer leichterer Fahrzeuge befahl. Um die Anzahl der Schiffs-

Digitized by Google

bemannungen zu erhöhen, ordnete er auf Staatskosten den Kauf von Sklaven an und ließ jedem Freien, der sich der Seefahrt widmete, eine Prämie auszahlen. Nur Fischer von Beruf waren ausgeschlossen, damit sie diesem nützlichen Erwerbe auch weiterhin nachzugehen gezwungen waren[1].

Aus den Episteln Cassiodors wissen wir, daß Istrien als ein wahrer Garten, als die Kornkammer des Hofes in Ravenna geschildert ward[2]. Schon die Nähe der königlichen Hofhaltung brachte es mit sich, daß sich ein starker Seeverkehr zwischen den istrischen Küstenorten und der Hauptstadt entwickeln mußte. Die Landesprodukte fanden dort lohnenden und raschen Absatz.

Dalmatien, welches nach dem Verfalle des abendländischen Kaisertums von den Gothen erobert worden war, wurde ihnen im Jahre 490 durch die Avaren teilweise entrissen und litt unter deren wilder Herrschaft. Dann begannen die Kriege des oströmischen Reiches gegen die Gothenkönige Italiens (536—555), welche vom Kaiser Justinian mit großer Ausdauer und dem seltenen Feldherrngeschick eines Belisar und Narses geführt wurden. Die Ostküste der Adria war der Ausrüstungsplatz für die Flotten, das Land wurde ausgesaugt. Bereits 537 war Dalmatien und Liburnien von den Byzantinern unter Mundus und Constantius mit Hilfe der Langobarden erobert worden[3] und 539 gelangte auch Istrien unter ihre Herrschaft. Wir wissen, daß Belisar 544 mit seiner Flotte aus Salona auslief, um nach Pola zu steuern[4], wo er sein Heer reorganisierte, um sodann Ravenna anzugreifen. Im Jahre 551 überwinterte eine oströmische Flotte in Salona und übersetzte dann

[1] Benussi Op. c. pag. 556; Cassiodorus Variarum V 16—20; vgl. auch Niccola Alianelli. Delle antiche consuetudini e leggi marittime delle provincie Napolitane. Napoli 1871. pag. IX und X: Ai tempi di Teodorico vi era una marineria mercantile, che avea alimentato le arti marineresche. (Kriege in Sicilien und Griechenland.)

[2] Benussi Op. c. pag. 556. — Cassiodorus Epistolae XXII. Est enim (Istria provincia) olivis referta, segetibus ornata, vite copiosa, ubi quasi tribus uberibus, egregia ubertate largitis, omnis fructus optabili foecunditate profluxit. Quae non immerito Ravennae campania, urbis regiae cella penaria; voluptuosa nimis et delitiosa digressio . . . . Reficit plane comitatenses excubias, Italiae ornat imperium, primates delitiis, mediocres victualium pascit expensis.

[3] Procopius. De bello gothico. I, 7—15.

[4] Procopius. De bello gothico. III, 10: Hinc solvit cum universa classe Belisarius et Polam applicuit, ubi aliquantum temporis posuit in componendo exercitu.

Digitized by Google

nach Sinigaglia[1], die Ostgothen 552 vernichtend. Über 200 Jahre dauerte nun die oströmische Herrschaft in unseren Ländern, bis 751, aber es war keine ruhige Periode mehr. Die Einfälle der Langobarden, die Verwüstung von Aquileja und Triest (568) durch dieselben waren der Beginn neuer furchtbarer Kämpfe. Zwar hielt eine starke byzantinische Flotte die nördliche Adria besetzt und es gelang schon 571, Triest wieder zu gewinnen, aber viele Bewohner des festen Landes waren in die sumpfigen Lagunen oder auf Inseln geflüchtet. Neue Verheerungen der Langobarden (588), dann der Wenden und Avaren (599), endlich dieser vereinigten Völker (602) zerstörten den spärlichen Rest einst blühenden Wohlstandes. Trauer erfüllt jeden, der die Schilderung dieser Kämpfe liest[2]. Erst nach dem Jahre 611 trat wieder Ruhe in dem von den Byzantinern hart verteidigten Besitze Istriens ein. Anders lagen die Verhältnisse in Dalmatien. Seit dem Jahre 490 teilweise im Besitze der wilden Avaren, welche mit den Ostgothen noch viele Kämpfe zu bestehen hatten, war der Küstensaum 534—535 wieder unter byzantinische Botmäßigkeit gelangt und 537 die Provinz neuerdings unterworfen worden. Auch hier folgten Verwüstungen und Versuche Ostroms, seine Herrschaft wieder in das Innere auszudehnen. Um das Jahr 630 drangen die Stämme der Serben und Kroaten, aus den Karpathengegenden kommend, in Dalmatien ein, und zwar die Serben in das Gebiet südlich der Cetina und die Kroaten nördlich dieses Flusses. Kaiser Heraclius hatte sie herbeigerufen, um die Avaren zu bekriegen, welche um 630 das altberühmte, einst zur See so gewaltige Salona, dann Epidaurus (Ragusavecchia) und 639 Risano in der Bocche di Cattaro zerstört hatten[3]. Indem aber Heraclius diesen großen slavischen Völkern die Besetzung Dalmatiens gestattet hatte, behielt er für sich die direkte Herrschaft über die wichtigsten Küstenstädte. Süddalmatien wurde in vier Grafschaften[4] eingeteilt: Narona oder Pagania (von der Narenta bis zur Cetina), Zacolmia (von Ragusa bis zur Narenta), Trebunia

[1] Benussi Op. c. pag. 6.

[2] Benussi Op. c. pag. 8—19; Paulus Diaconus: De gestis Langobardorum IV 25: Langobardi cum Avaribus et Sclavis Histrorum fines ingressi, universa ignibus et rapinis vastarunt; IV 42: Hoc nihilominus anno (611) Sclavi Histriam, interfectis militibus, lacrimabiliter depraedati sunt.

[3] Prof. Giuseppe Gelcich. Memorie storiche sulle Bocche di Cattaro. Zara 1880, pag. 33.

[4] Porphyrogenitus. De administrando imperio. Cap. 29, 2—5; cap. 30; cap. 32; cap. 35, 8—9.

Digitized by Google

(von Cattaro bis Ragusa) und Dioclea (von Durazzo bis Cattaro). Reste der Avaren blieben in den Bergen und an der Küste von Budua seßhaft. Die romanische Bevölkerung war an die Küste und auf die Inseln geflüchtet; so entstand Ragusa und wuchs Spalato aus den Ruinen des prachtvollen Palastes Diocletians hervor. Zara (Jadera), Trau (Tragurium), Veglia, Cherso, Arbe, Novigrad behielten nebst anderen Orten am Gestade ihre Verbindung mit dem byzantinischen Reiche, welches die Provinz durch einen Strategos in Jadera, der vom Exarchen in Ravenna abhing, verwalten ließ. Das Innere des Landes wurde vollständig slaviiert und ist es bis auf den heutigen Tag geblieben. Die Kroaten standen unter einem Groß-Župan, gliederten sich in 14 Župen und erstreckten ihre Herrschaft weit in das Innere bis in das ferne Syrmien. Die Cetina bei Almissa blieb im Süden gegen die Serben die Grenze, im Norden der Oberlauf der Kulpa. Die vollkommene nationale Umgestaltung des dalmatischen Landes war damit besiegelt.

Da in Istrien seit 611 zwischen Byzanz und den Langobardenfürsten und in Dalmatien seit dem Siege der Kroaten und Serben über die Avaren (640) wieder geordnetere Verhältnisse eintraten, die siegreichen Völker die Oberhoheit von Ostrom anerkannt und das Christentum angenommen hatten[1], so konnte das schwer bedrängte Küstengebiet wieder aufatmen. Die Blüteepoche war freilich vorbei. Die Handelsstraßen nach dem Innern waren verödet; der westöstliche Zug des Verkehrs bestand nicht mehr; wohl war noch das gewaltige Gerüst des römischen Reichsbaues im Osten aufrecht und eine tüchtige Finanzverwaltung arbeitete dem nahen Verfalle kräftig entgegen. Während das Land in den Händen der Barbarenvölker war, bewahrten die Städte zum großen Teil ihre antike Kultur und das byzantinische Kapital beherrschte als das einzig vorhandene den Handel, der zur See noch lebhaft betrieben ward. In dieser Geldkraft lag vielleicht mehr als in der politischen Staatskunst das einigende Band, das den Westen des Mittelmeeres und die adriatischen Küstengebiete noch an Konstantinopel knüpfte.

Im Nordwesten und Norden Istriens, sowie im Innern dieses Landes hatten kraftvolle Fürsten des Langobardenvolkes, wahre Prachtgestalten von Herrschern, wie Authari (584—590), Agilulf (590—616), Rothari (636—652) und Grimoald (662—671), ihre Macht fest und stark be-

[1] Porphyrog. De adm. imperio. Cap. 31: Hi autem Chrobati baptizati extra limites propriae terrae non libenter aliis bellum inferunt.

Digitized by Google

gründet, den Besiegten langobardisches Recht und Verfassung aufzwingend und das italische Volk dem germanischen Stamme verschmelzend; aber sie waren nicht im stande, die Küste zu bemeistern, welche Byzanz verblieb. Allmählich gelangten die Küstenstädte zu größerer Selbständigkeit in ihren Verwaltungsformen, und so sehen wir 697 das später so gewaltige Venedig aus kleinen Anfängen, zunächst noch lange unter byzantinischer Oberhoheit, auf den Plan treten. Aber immer schwächer und schwächer wurde diese äußerliche oströmische Oberhoheit, denn schon hatte dieses Reich mit schweren Kämpfen gegen die Araber zu tun, und unter den isaurischen Kaisern (717—867) entfremdete es sich der romanisch-germanischen Welt, verlor bis auf wenige Reste seinen Besitz in Italien und ward ein griechisch-orientalisches Kaisertum, das überdies schwer von slavischen und bulgarischen Invasionen zu leiden hatte.

Im Jahre 754 brach der große Kampf der Franken gegen das langobardische Reich an, der 774 durch Karl den Großen zu Gunsten der fränkischen Herrschaft entschieden ward. Für Istrien ist von Bedeutung, daß im Jahre 788 dessen Angliederung an das fränkische Reich erfolgte und daß im Kriege gegen Byzanz 809—810 König Pipin von Italien die venetianischen Inseln und dalmatinischen Küstenstädte unterwarf. Nach Anerkennung Karl des Großen 812 als römischer Kaiser durch die Byzantiner überließ er ihnen neuerdings die venetianischen Inseln und einige Städte Dalmatiens, behielt aber Istrien.

Nach den Präliminarien von Königshofen 803 wurde der definitive Friede zu Aachen 812 geschlossen. Von den Inselstädten verblieben Cattaro, Ragusa, Spalato, Traú, Zara, Arbe, Veglia und Cherso bei Ostrom, ebenso das venetianische Gebiet; Istrien, Liburnien und Dalmatien fielen dem fränkischen Reiche zu[1]. Nun wurde das Feudalsystem im Lande eingeführt und an den Ostgrenzen die Marken errichtet.

Wenn sich bis zu jenem Zeitpunkte streng römische und byzantinische Rechtsformen erhalten hatten, so trat nun allmählich eine bedeutsame Änderung in diesen Verhältnissen ein. Das einigende Band war zerrissen und der größte Teil unseres Länderkomplexes begann politisch nach dem fernen Nordwesten zu gravitieren, statt wie bisher nach Ravenna und Konstantinopel.

Auch für die Entwicklung von Handel und Verkehr war dies vorderhand von Bedeutung und wäre es noch mehr gewesen, wenn nicht in Kürze die venetianische Republik handelspolitisch die Erbschaft des

[1] Porphyrogen. De adm. imp. Cap. 29; Benussi Op. c. pag. 119.

Digitized by Google

morschen byzantinischen Reiches angetreten hätte. Wenn in der römischen und byzantinischen Epoche[1] der Grundsatz gegolten hatte, das Meer sei öffentliches Gut, jedem zur Ausnutzung vollkommen frei, so wurde dies nun anders. Es entstanden damals die zahlreichen Fischerei-Reservatrechte als Ausfluß des Feudal- und Lehenssystems. Durch die neue Güterverteilung unter einige wenige fränkische Edle und die Kirche wurde die Verarmung der breiten Masse des Volkes angebahnt, so daß bald im Lande allenthalben die größte Unzufriedenheit herrschte. Handel und Verkehr lagen gänzlich darnieder, umsomehr als die dalmatinischen Seeräuber und die Raubzüge der Sarazenen die Meere gänzlich unsicher machten.

Inzwischen begann die Macht Venedigs sich zu stärken. Es benutzte klug und geschickt seine Lage, um nach und nach seine tatsächliche Unabhängigkeit von Byzanz zu erlangen. Schon um das Jahr 1000 machte die Republik die ersten Schritte, um sich die Schutzherrschaft in Istrien an der Küste zu gewinnen und ihren Einfluß auf Dalmatien auszudehnen. Das schwache und bedrängte Byzanz konnte die ihm dort verbliebenen Küstenstädte kaum mehr schützen. Unter den zahlreichen Einfällen der Seeräuber an der Narenta hatten die Gemeinwesen schwer zu leiden. Zur Ausdehnung der handelspolitischen Macht Venedigs über die wirtschaftlich darniederliegende Ostküste der Adria boten schon frühe Handelsverträge die willkommene Handhabe. Schon im Frieden von Aachen 812 zwischen Karl dem Großen und Byzanz wurde den Venetianern die volle Handelsfreiheit im ganzen Gebiete des Frankenreiches zugesichert und zwar gegen Bezahlung eines jährlichen Tributs. Im Jahre 840 schloß Kaiser Lothar einen förmlichen Handelsvertrag mit Venedig, in welchem auf voller Gegenseitigkeit bestimmt war, daß vollkommene Handelsfreiheit herrschen solle, was Schiffahrt auf dem Meere und den Flüssen, sowie Freizügigkeit der Kaufleute anbelange[2]. Karl der Dicke bestätigte diesen Vertrag im Mai 883 zu Mantua[3].

[1] Benussi Op. c. pag. 126: Maria vero publica ubi omnis populus comuniter piscabant, modo ausi non sumus piscare, qui cum fustibus nos caedunt, et retia nostra concidunt. (Aus den Akten des Volksthings am Risano im Jahre 804.)

[2] Kandler; Cod. diplom. istr. Trieste 1864: De ripatico vero et transituris fluminum stetit ut secundum antiquam consuetudinem debeamus tollere per portus nostros et flumina, et nullum gravamen vel violentiam faciamus, et homines vestri licentiam habeant per terram ambulandi, vel flumina transeundi, ubi voluerint, similiter et homines nostri per mare.

[3] B. Benussi Op. c. pag. 597.

Digitized by Google

Gemeinsame schwere Gefahren für den Seehandel und die Approvisionierung des Landes, hervorgerufen durch die kroatischen und serbischen Korsaren, dann durch die Sarazenen, knüpften die Interessen beider Küsten enger aneinander. Die Schwäche Byzanz's und der Mangel von Kriegsfahrzeugen auf der Adria ermutigten die Narentaner zu derartigen einträglichen Unternehmungen; die Seeräuberei blühte und noch heute haben sich nach vielen Jahrhunderten im Volke zahlreiche Sagen und Erinnerungen an jene Zeiten erhalten. Die Expeditionen Venedigs gegen die Narentaner (839 und 840) blieben fruchtlos und überdies drangen 840 die Sarazenen in den Adriatischen Golf, brandschatzten und besetzten Bari und Tarent, plünderten Dalmatien und belagerten Ragusa, das ihnen durch 15 Monate heldenmütigen Widerstand leistete. Mit wechselndem Glücke wurden sodann in den folgenden Jahren die Kämpfe geführt, 876 verheerten neuerdings slavische Stämme die istrianischen Küsten und zerstörten die Städte Scipar, Umago, Cittanova und Rovigno, aber der venetianische Doge Orso besiegte sie mit 30 Schiffen gründlich bei Grado[1]. Der energische Kaiser Basilios I. (867—886) von Byzanz besetzte 877 ganz Dalmatien, unterwarf die Kroaten und Narentaner, bemühte sich, diese dem Christentum zuzuführen und stellte das Verhältnis der Küstenstädte zum Strategen von Zara wieder her; aber schon 887 mußten neuerdings die Venetianer gegen die Narentaner zu Felde ziehen. Erst die bulgarische Invasion in die Balkanländer brach vorläufig deren Macht. Um das Jahr 934 begannen jedoch neuerliche Einfälle der Narentaner, 964 wurde Rovigno durch die Kroaten zerstört[2], und wieder eilten venetianische Flotten den Bedrängten zu Hilfe. Ein zwischen dem Markgrafen von Istrien und Vertretern der Städte Pola, Capodistria, Muggia und Pirano mit Venedig im Jahre 933 geschlossener Bündnisvertrag zum Schutze des Handels kann wohl als der Ausgangspunkt, als der Eckstein der Ausbreitung venetianischer Macht über die Ostküste der Adria betrachtet werden. So wurde damals der von Venedig und

[1] Johannis Diaconi. Chronicon venetum, cap. 16: Tunc Sclavorum pessime gentes et Dalmacianorum Istriensem provinciam depredare ceperunt; quattuor videlicet urbes ibidem devastaverunt, id est Umacus, Civitas Nova, Sipiares atque Ruinius. Deinde nunciatum est domno Urso duci, quod Gradensem ad urbem vellent transire; cum 30 navibus ad predictam civitatem venit. Inde pertransiens Istriam, audacter super eosdem Sclavos inruens, in tantum eosdem cede prostravit, ut nemo illorum evadens patriam valuit reverti.

[2] Benussi Op. c. pag. 620.

Digitized by Google

Pola ausgeübte schändliche Sklavenhandel nach dem Orient untersagt, hingegen der Holzhandel aus Istrien nach Venedig zum spätern großen wirtschaftlichen Schaden der Mark in jeder Weise begünstigt. Die ausgedehnten reichen Wälder Istriens, welche vorzügliches Eichenholz lieferten, fielen der rücksichtslosesten Ausbeutung anheim. Unter den damaligen traurigen Verhältnissen und der großen Armut des Landes ist es ja nicht zu verwundern, wenn man zu jedem Erwerbsmittel greifen mußte.

Für die spezielle Geschichte von Triest verdient bemerkt zu werden, daß König Lothar II. von Italien am 8. August 948 den Bischöfen von Triest die Lehensherrschaft über die Stadt und Umgebung verlieh, wodurch weltliche und geistliche Macht in einer Hand vereinigt wurde.

Von noch höherer Wichtigkeit als der Vertrag von 933 war jener von 977, welcher im Namen der Stadt Capodistria vom Markgrafen Sieghart mit der Republik Venedig geschlossen wurde. Den Venetianern wurde freies Handelsrecht ohne Entrichtung irgend eines Eingangszolles gewährt, ebenso wie den Capodistrianern in den Häfen der Republik; die Bewohner von Capodistria verpflichteten sich, jährlich einen Tribut von 100 Anforen Wein zu entrichten; venetianische Bürger sollten in Capodistria nach dem Rechte beider Städte vor dem Gerichte ihre Forderungen geltend machen können; Capodistria verpflichtete sich zum Frieden mit Venedig, auch wenn andere Städte Krieg führen sollten; dieser Verpflichtung waren sie nur durch Befehl des Kaisers (absque iussione imperatoris) enthoben; endlich mußte Capodistria einen venetianischen Konsul aufnehmen, der die Untertanen der Republik zu schützen hatte.

Wir sehen hier also zum erstenmal die Einführung der Konsulate. Der Konsul hatte das Recht, den Gerichtsverhandlungen beizuwohnen, mit den einheimischen Richtern zusammen über venetianische Angelegenheiten Recht zu sprechen „secundum consuetudinem nostram et vestram“ [1]. Capodistria hatte damals eine gewisse Bedeutung, die in seinem ansehnlichen Salzhandel lag, wodurch sich Triest für geschädigt erachtete. In dieser Art ging Venedig schrittweise und planmäßig vor, um mit der steten Ausbreitung seines Seehandels sich die volle Sicherheit seiner Schiffahrt auf der Adria zu erringen, um immer enger und enger das umliegende Land an sich zu ziehen; ein Land, das mit seinen trefflichen Häfen, mit seinen vorzüglichen Seeleuten, mit seinen Schiffen,

[1] Dandolo. Chronicon venetum. VIII, cap. 11, 1.

Digitized by Google

seinem eisenharten Schiffbauholz einen großen Wert für die kühne Handelspolitik der Lagunenstadt hatte. Die istrianischen Städte waren zu jener Zeit macht- und kraftlos, beinahe selbständige Gemeinwesen, die nur lose mit der Mark und durch diese mit dem römisch-deutschen Kaiserreiche zusammenhingen, sich überdies untereinander oft hart befehdeten. Triest und Parenzo waren Feudalbesitz der Bischöfe und auch Pola hatte viel an Macht eingebüßt. Im Jahre 1077 verlieh Kaiser Heinrich IV. an das Patriarchat von Aquileja, welches unter dem Patriarchen Sieghard Grafen von Plaien stand, volle weltliche Herrscherrechte und schenkte ihm überdies Friaul, Krain und die windische Mark, und am 20. Juli 1081 wurde den Patriarchen auch die Ausübung der Hoheitsrechte über das Bistum Triest gewährt.

In Dalmatien stand es noch viel schlechter als in Istrien, das Land war gründlich verheert und verwildert, beständig von den Bulgaren bedroht; von den kroatischen und serbischen Raubstaaten, welche von der Schiffahrt auf der Adria einen Tribut erhoben, ausgesaugt. Alles lechzte nach Befreiung aus diesem unerträglichen Zustande. Da trat nun das klug berechnende Venedig zu richtiger Zeit mit seiner Eroberungspolitik hervor. Doge Urseolo II., welcher eben günstige Handelsverträge mit Ägypten, Syrien und Spanien geschlossen hatte, verweigerte den Narentanern den Schiffahrtstribut, versicherte sich der Zustimmung des deutschen und byzantinischen Kaisers und versprach einer gemeinsamen Abordnung der dalmatinischen Küstenstädte, rasche Hilfe zu bringen, da dieselben versichert hatten, daß sie sich unter den Schutz Venedigs begeben wollten[1]. Am 9. Mai 1000 lief eine starke venetianische Flotte unter den Befehlen des Dogen aus und ging nach Grado, Parenzo, Pola, Ossero, Zara. Die Städte Ossero und Zara, die Inseln Veglia und Arbe unterwarfen sich ihm freudig sofort, ebenso die Inseln Pašman und Vergada, sowie die Städte Traú und Spalato. Die Städte Curzola und Lesina, Besitz der Narentaner, wurden mit Sturm genommen. Ragusa leistete den Eid der Unterwerfung. Ebenso huldigten Salona, Sebenico, Nona, Biograd (Zaravecchia), Almissa, sowie die Inseln Incoronata, Lissa, Brazza und Cherso. So war Venedig die Herrin des bedeutendsten Teiles der Ostküste der Adria geworden. Der Doge nahm den Titel eines Herzogs von Dalmatien an. Die Seeräuber waren vernichtet[2] oder doch für längere Zeit lahm gelegt. Es ist aber

[1] Johannis Diaconi. Chron. venet., cap. 30, 31.
[2] Johannis Diaconi. Chron. venet., cap. 33, a.

Digitized by Google

ein von vielen Geschichtschreibern begangener Irrtum, daß sie erwähnen, Triest, Parenzo und Pola hätten sich damals auch Venedig unterworfen [1]. Diese Städte verblieben beim deutschen Reiche [2].

Für unsere Untersuchungen ist es endlich noch von Wert, aus jener Zeit des Aufstrebens der Republik Venedig zu wissen, daß im Jahre 1085 seitens des byzantinischen Kaisers Alexios die Herrschaft Venedigs über die dalmatinischen und kroatischen Seestädte bestätigt und freier Handel im ganzen oströmischen Reiche eingeräumt wurde.

Wenn die dalmatinische Küste in kurzer Zeit durch die glänzende Waffentat des Dogen Urseolo II. erobert wurde, so erforderte nunmehr die Erwerbung der Westseite Istriens als nächste Aufgabe große Vorsicht und Klugheit, da dieselbe dem mächtigen deutschen Reiche untertan war. Eine bedachtsam und konsequent durch zwei Jahrhunderte fortgeführte Politik führte zum ersehnten Ziele. Die zersplitterten kleinen unter sich uneinigen Städte Istriens fügten sich allmählich unter die venetianische handelspolitische Vormacht. Im Dezember 1145 huldigten Capodistria, Isola und Pola; letzteres erhob sich jedoch bald wieder und wurde 1150 durch eine venetianische Flotte unter Domenico Morosini unterworfen. Ebenso schlossen sich Rovigno, Parenzo, Cittanova und Umago der Republik an; 1202 folgten Muggia und Triest; dieses kleine Städtchen verstand sich zu einem jährlichen Tribute in Wein und Öl; verblieb aber unter der Herrschaft seiner Bischöfe, die dem Patriarchen von Aquileja gehorchten, bis 1295, in welchem Jahre es seine Selbständigkeit erlangte. Öfters bekleideten die Grafen von Görz die Würde eines Podestá von Triest. Der stolze offizielle Titel des Dogen von Venedig lautete seit 1204: Dei gratia Veneciarum, Dalmatiae atque Chroatiae dux, quartae ac dimidiae partis totius imperii Romaniae dominator. Venedig benützte seine Herrschaft mit Mäßigung, tat jedoch niemals viel für die Hebung des Handels der Städte der adriatischen Ostküste, da es in seiner Politik lag, das Monopol an sich zu ketten.

In Dalmatien hatte Venedig die Nordküste in Besitz genommen; nur die Südküste mit Cattaro und Ragusa erwehrte sich lange des Einflusses der mächtigen Republik. Kleine selbständige Gemeinwesen, waren sie der Zankapfel zwischen Byzanz, den Serben, Bulgaren und später

[1] Léon Galibert. Geschichte der Republik Venedig. (Deutsch von E. Höpfner.) Leipzig 1848, S. 60.

[2] Benussi Op. c. pag 637; Albin Reichsfreiherr von Teuffenbach: Kurzer Abriß der Geschichte der gefürsteten Grafschaft Görz und Gradiska. Innsbruck 1900. S. 13.

Digitized by Google

den Ungarn geworden. Wechselnde Schicksale ergaben sich hier im wilden und bunten Völkergewirr am Balkan.

Es kann nicht Aufgabe dieser Zeilen sein, die Geschicke der einzelnen Städte und kleinen Republiken im Detail zu verfolgen, namentlich durch die dunkle Zeit des Mittelalters. Wir wollten hier nur den Weg zeigen, den aus der römischen und byzantinischen Epoche die Verkehrs- und Handelspolitik an der Adria genommen hat, bis sie unter die Macht Venedigs gelangte, um damit zu beweisen, daß die Entwicklung eigenartig und durchaus ungünstig erfolgt ist. Hieraus mag dann geschlossen werden, wie unendlich schwierig es war, aus solchen in sich zerfallenen Verhältnissen eine Handelsmarine zu schaffen, welche mit zäher Ausdauer tüchtige Ziele verfolgt, trotzdem so gewaltige Hindernisse ihr in die freie Bahn regen Fortschritts getreten sind.

Die Handelspolitik Venedigs blieb immer durch seine Beziehungen zum Osten, zur näheren Levante, beherrscht, und so sehen wir auch später den adriatischen Handel stets in engster Wechselwirkung mit den Staaten des Orients.

König Ladislaus von Ungarn (1077—95) hatte 1091 das kroatische Binnenland erobert, sein Nachfolger Koloman (1095—1114) entriß 1105 den Venezianern Spalato, Traú und Zara samt den vorliegenden Inseln; doch ließ er den Städten ihre autonome Verwaltung; sie mußten ihm aber zwei Drittel der Eingangszölle abliefern. Der Doge Domenico Michieli, der 1125 die Küstenstädte Syriens und Rhodus unterworfen hatte, erschien mit einer Flotte 1126 in Dalmatien und eroberte die verlorenen Städte von neuem. Kaiser Manuel von Byzanz aus dem Hause der Komnenen (1143—1180), dem die junge aufstrebende Republik Ragusa kräftige Hilfe leistete, nahm 1166 den Venetianern wieder Teile Dalmatiens ab und warf auch die Ungarn 1167 zurück. So gelangte noch einmal das vielumstrittene Land in den Besitz seiner alten Herren, aber der Stern von Byzanz war schon im Sinken; die Faktoreien der italienischen Seestädte und deren kräftiges Kapital beherrschten den ganzen Handel des oströmischen Reiches. Die Begünstigung Genuas durch den Kaiser rief 1171 den Krieg mit Venedig hervor, der durch den Seezug des Dogen Michieli gegen Traú und Ragusa eröffnet wurde; beide Städte fielen in seine Hand; aber dennoch endete der Krieg nicht glücklich für Venedig, dessen Flotte, durch die Pest dezimiert, sich zurückziehen mußte. Im Jahre 1202 eroberte Doge Enrico Dandolo, einer der größten Männer der Republik Venedig, neuerdings Zara, das in die Hände Ungarns gefallen war, nach einem fünftägigen mörderischen Sturme

Digitized by Google

mit einer Flotte von 480 Schiffen (50 Galeeren, 310 Transportschiffe, 120 Palander), überwinterte dortselbst und ging dann an der Spitze der Kreuzfahrer gegen Byzanz, welches dem Ansturme unterlag. Seit jener Zeit (1204) führten die venetianischen Dogen den obenerwähnten Titel, befestigten ihre Seeherrschaft im Becken des östlichen Mittelmeeres und wurden die erste Seemacht. Schon 1275 konnten die Venetianer es wagen, für sich die Oberhoheit der Adria in Anspruch zu nehmen, alle jene Fahrzeuge, welche nördlich der von Ravenna nach Fiume führenden Linie angetroffen wurden, strengen Durchsuchungen zu unterwerfen. Ein eigener Capitano del Golfo war beauftragt, diese Maßnahme genau durchzuführen trotz vieler Proteste, an denen sich unter anderen Städten auch Triest beteiligte. Wir wissen, daß Triest 1233 von Venedig gezwungen wurde, seine Huldigung von 1202 zu erneuern und daß es 1279, 1283—1291 im Kriege Venedigs gegen den Patriarchen von Aquileja hart bedrängt wurde, sich jedoch tapfer wehrte und nur zeitweilig die Oberhoheit der Republik anerkannte. Graf Meinhard IV. von Görz und Tirol war z. B. von 1262—1270 und Graf Heinrich II. von 1292—1296 mit richterlicher Gewalt ausgestatteter und besoldeter Capitano del popolo (Stadtoberhaupt) von Triest (vgl. Freiherr v. Teuffenbach S. 22). Die glänzenden Eroberungen der Republik Venedig im Oriente, die Abgaben, die sie allen im Adriatischen Meere erscheinenden Fahrzeugen auferlegt hatte, vermehrten das nationale Kapital in ungeahnter Weise und stärkten das Ansehen des Staates weit über Gebühr hinaus.

Zwischen 1312 und 1327 und um das Jahr 1346 sehen wir die hart bedrückte Ostküste der Adria wieder sich gegen Venedig auflehnen, aber ohne Erfolg. Ludwig I., der Große, König von Ungarn (1342—1382), eroberte 1358 Dalmatien von Zara bis Budua neuerdings für seine Krone; gab 1359 der kleinen, aber außerordentlich handelstätigen Republik Ragusa die von Venedig hart bestrittenen Rechte wieder zurück und demütigte seine erschöpfte Gegnerin, deren Handel viel von den türkischen Seeräubern zu leiden hatte. Dieser Machtverlust Venedigs ermutigte auch die istrianischen Städte zu Versuchen, nach und nach das drückende Joch oder die Tributpflicht der Republik abschütteln zu wollen. So ist uns bekannt, daß Graf Heinrich II. von Görz von 1313—1315 und von 1320—1322 die Würde eines Podestá von Triest bekleidete und Schutz gegen die Anmaßungen Venedigs gewährte, daß Graf Albrecht IV. von Görz von 1339—1340, Graf Heinrich III. von 1353 bis 1354 und von 1357—1359 ihre Schutzherrschaft über Triest ausübten,

Digitized by Google

daß jedoch Venedig in den Jahren 1330, 1341, 1350, 1351 und 1365 Kriegszüge gegen Triest unternahm und daß 1367 ein Triester Schiff, auf welches, weil es des Schleichhandels mit Salz verdächtig war, eine venetianische Galeere im Angesichte des Hafens Jagd gemacht hatte, sich verteidigte und nach glücklichem Kampfesausgange in Triest einlief[1]. Dies war die erste Veranlassung zu einem Kriege, der nach zweijährigen Anstrengungen mit dem Siege Venedigs über die freie Stadt Triest endete. Im Jahre 1374 wurden die Herzöge Leopold III. und Albrecht III. von Österreich Grafen von Istrien und erhielten als solche aus der Erbschaft des Grafen Albrecht IV. von Görz, mit dem sie 1364 einen Vertrag abgeschlossen hatten, das nordöstliche Gebiet, nämlich die Herrschaften Mitterburg (Pisino), Pedena und Castelnuovo, den rauheren und öderen Teil des Landes, welcher mit seinen Bedürfnissen auf die venetianischen Küstenstädte angewiesen war. Diese letzteren waren gleichfalls in Armut versunken. Aus Egoismus und in der Besorgnis, diese Provinzen an die mächtiger werdenden Nachbarn zu verlieren, sobald sie durch Wohlstand eine lockende Beute für andere würden, suchte die Republik die Bodenprodukte, Bauholz, Olivenöl, Salz, Wein, nur zu ihrem eigenen Vorteile auszubeuten und tat gar nichts für das arme Land, das einst, wie wir oben sahen, die Kornkammer des Hofes von Ravenna gewesen war. Um 1378 war es dem venetianischen Admiral Victor Pisani gelungen, die dalmatinischen Städte Cattaro, Sebenico und die Insel Arbe den Ungarn wieder zu entreißen. 1379 verlor Pisani im Kriege gegen Genua die Seeschlacht von Pola; schwere Wunden schlug dieser wechselvolle Seekrieg den adriatischen Landen; die Genuesen eroberten Capodistria und die Stadt Arbe. Triest, welches seit 1369 von Venedig unterjocht war, empörte sich inzwischen wiederholt und benutzte 1380 die Hilfe der siegreichen genuesischen Flotte, um die Venetianer zu verjagen und sich neuerdings unter den Schutz des Patriarchats von Aquileja zu begeben. Im Frieden von Turin wurde Triests Charakter als freie Stadt 1381 anerkannt und in demselben Frieden verlor Venedig Dalmatien an Ungarn, an Österreich die Mark Treviso, welche um 80 000 Dukaten von Herzog Leopold an Carrara verkauft wurde. Leopold hatte 1379 sich mit seinem Bruder Albrecht III. in den Besitz der österreichischen Lande derart geteilt, daß ihm der Süden mit Steiermark, Kärnten, Krain

[1] L. Galibert Op. c. pag. 129; Frhr. v. Teuffenbach Op. c. pag. 22 und 30; Roman Karis, der venetianische Löwe in der Geschichte von Triest. Aarau 1901, S. 6; Ernst Becher, Die österreichische Seeverwaltung 1850—1875 (im Auftrage der k. k. Seebehörde). Triest 1875, S. 4.

Digitized by Google

und Tirol zufiel und er erwarb durch freiwilligen Anschluß am 30. September 1382 das erschöpfte Triest, das sich, der ewigen Wirren müde, dem mächtigen Nachbar ergab. Damit faßte Österreich Fuß an der Küste. Venedig hatte alles getan, um der Sympathien Triests verlustig zu werden. Die gewaltige Suprematie auf dem Meere, die hohen Seezölle, das unbeschränkte Visitationsrecht, ja Schiffahrtsverbote hinderten jede freie Entwicklung eigenen Verkehrs und so wurde von der Stadtgemeinde der Anschluß an das Reich der Habsburger unter Herzog Leopold III., dem Frommen, welcher damals in Graz residierte, als eine Erlösung empfunden. Man darf dabei nicht übersehen, daß der Seeverkehr Triests äußerst gering war und nur der Handel zu Land auf den verhältnismäßig gut erhaltenen Straßen[1] einige Bedeutung hatte. Überdies sei hier erwähnt, daß die Herren von Duino, welche bisher vom Patriarchat Aquileja abhingen, im Jahre 1366 ihren ganzen Besitz unter den Schutz der Herzöge von Österreich gestellt hatten. Ihr Land umfaßte an der Küste die Strecke vom Timavo bis Sistiana, dann Castua und Fiume am Quarnero. (Von 1399—1466 verblieb dieses Land jedoch im Realbesitze der Freiherren von Walsee, die es 1466 Kaiser Friedrich III. vermachten.)

IV. Der Zeitraum von 1382 bis zum Frieden von Utrecht 1712.

Noch immer gewaltig war die Macht Venedigs; im Kriege gegen König Sigismund von Ungarn 1419 und 1420 führte es seine Heere nach Dalmatien, eroberte Traú durch Sturm, dann Spalato samt den Inseln, erwarb die kleine Republik Cattaro[2], Zara, Arbe, Pago, Cherso, Lussin, und wieder wurde es Herrin der Ostküste der Adria mit Ausnahme geringer Gebiete bis nach Albanien und Korfu, nachdem es 1445 auch den Patriarchenstaat Aquileja seinem Gebiete einverleibt hatte. Seine Handelsmarine beschäftigte mehr als 25 000 Matrosen[3]. Die schweren Kämpfe mit den Türken, der Verlust vieler Städte und Handelsniederlassungen zehrten jedoch am Marke des Staates; so verlor es beispielsweise 1446 alle seine Handelsfaktoreien in Beirut, Tripolis und Damaskus und als 1453 Konstantinopel von den Türken unter Mohamed II. erobert wurde, war ihm einer der schwersten Schicksals-

[1] Dr. Petrus Tomasin. Die Post in Triest und ihre historische Entwicklung, Triest 1894, S. 31; Benussi Op. c. pag. 499—504.

[2] Prof. Giuseppe Gelcich. Memorie storiche sulle Bocche di Cattaro, pag. 144; Francesco Conte Viscovich. Storia di Perasto. Trieste 1898, pag. 23.

[3] L. Galibert Op. c. pag. 168.

Digitized by Google

schläge versetzt; es mußte einen jährlichen Tribut von 200000 Dukaten zahlen, um im osmanischen Orient Handel treiben zu dürfen, da wo es einst unumschränkte Herrscherin gewesen war. Bereits 1470 sehen wir die Türken von den illyrischen Provinzen Besitz ergreifen; schon 1469 steht der Pascha von Bosnien bis zu einem Tagesmarsche von Triest; Friaul, Kärnten, Krain werden verheert; 1476 desgleichen. Nur das kleine, aber klug geleitete Ragusa wußte sich mit Mohamed II. auf guten Fuß zu stellen und legte damit den Grund zu seiner kommerziellen Bedeutung; es konnte seine Flagge an den Küsten des Orients bis ins Schwarze Meer und bis nach Südspanien[1] tragen und erlangte damit auch volle Unabhängigkeit von Ungarn und Venedig, welches bald ragusanische Schiffe von allen Häfen der Republik ausschloß oder enorm hohe Zölle (20 % Ladungswert) verlangte. Aber dadurch hob sich nur der Wohlstand der Stadt Ragusa, weil es zu Schiffbau und eigener gewerblicher Tätigkeit gezwungen wurde. Schon 1434 hatte Ragusa vom Papste auf Grund der Beschlüsse des Konzils von Basel mit der Bulle „Coena Domini" die Erlaubnis erhalten, in den Ländern der Türken Handel zu treiben[2].

Venedig schloß 1479 Frieden mit dem Sultan, trat Scutari in Albanien ab, behielt jedoch seinen Küstenbesitz in Dalmatien, welchem es noch die Insel Veglia und 1481 die Primorje (das Küstengebiet) von Makarska samt den Narentaniederungen zufügte. Zur Zeit der Entdeckung Amerikas hatte die Republik das westliche und südliche Istrien mit Ausnahme der Küste vom Timavo bis einschließlich Triest und den Küstensaum Dalmatiens samt den Inseln mit Ausnahme des Gebietes von Ragusa inne. Venedig nahm zu jener Zeit alle Begünstigungen für die Schiffahrt für sich allein in Anspruch, erklärte die alten Verträge der dalmatinischen Orte mit den Handelsstädten am Mittelmeere für ungültig und erkannte nur solche als rechtsverbindlich an, die von ihm ausgegangen waren. Zu beachten ist, daß sich zu jener Zeit der Länder-

[1] Prof. Giuseppe Gelcich. Delle Istituzioni marittime e sanitarie della Republica di Ragusa. (Pubblicazione dell' i. r. Governo marittimo). Trieste 1882, pag. 19.

[2] G. Gelcich Op. c. pag. 19: „Alla città di Ragusa, sita in riva al mare e perciò esposta alle ire di esso, super saxo durissimo et in patria sterili constituta, attaccatissima alla santa Romana Chiesa, fedele costantemente al re d'Ungheria . . . . . si concede il permesso di far navigare i suoi legni fino alle parti di Terrasanta e negli scali degl' infedeli, per condurvi pellegrini e per mercanteggiare; di tenervi consoli, di erigervi chiese . . ."

Digitized by Google

entdeckungen der Umschwung von der Küstenfahrt zur weiten Fahrt vollzog.

Ragusa, das bisher noch lebhaften Handel mit der Levante betrieben hatte und zu großem Reichtum gelangt war, sah sich in der Folge gezwungen, seinen Handel nach Westen, nach Italien und Spanien, zu richten, während die übrigen dalmatinischen Seestädte, mit Ausnahme von Cattaro, das als venetianische Winterflottenstation und wegen treu geleisteter Dienste mancher Privilegien genoß und das um 1500 noch eine ansehnliche Marine hatte, nur mehr auf den kleinen Küstenhandel beschränkt blieben und sich kaum der türkischen Seeräuberei erwehren konnten. Im Kampfe gegen die Korsaren taten sich namentlich die Bocchesen hervor. (Perasto hatte 1512 eine Flotte von 60 Schiffen mit einer Tragfähigkeit von 100—800 Stara.)

Nun begann für Dalmatien die grauenvolle Zeit der Türkenverheerungen. Sebenico, Traú, Klissa, Makarska, Zara, Nona und viele andere Städte wurden im Zeitraume von 1493—1538 gräßlich gebrandschatzt, und Venedig sah sich, durch seine anderweitigen Kriege (Liga von Cambrai) gänzlich erschöpft, gezwungen, einen nachteiligen Frieden zu schließen, der die Türken im Besitze der Eroberungen (des gesamten Binnen-Dalmatiens) ließ. Mit unerhörter Willkür und furchtbarer Grausamkeit herrschte der Halbmond in dem unglücklichen Lande. Nach kaum dreißigjähriger Waffenruhe erklärte Sultan Selim II. 1570 der Republik neuerdings den Krieg, sein Heer vermochte jedoch Zara und Spalato, die sich mit dem Mute der Verzweiflung verteidigten, nicht zu nehmen, dagegen fiel Budua und Lesina in die Hand des unerbittlichen Feindes zu grausamer Verwüstung. Inzwischen war am 7. Oktober 1571 die berühmte Seeschlacht von Lepanto[1], in der die vereinigte Flotte der christlichen Mittelmeerstaaten unter Don Juan d'Austria einen glänzenden Seesieg erfocht, geschlagen worden und damit erschien der reißende Ansturm der Türken gegen das Abendland aufgehalten. Der Zauber türkischer Unbesiegbarkeit zur See war zerstört, wenn auch die positiven Erfolge des Seesieges nicht den Erwartungen entsprachen. Venedig schloß am 7. März 1573 einen Sonderfrieden mit den Türken ab, in welchem die Republik sich verpflichtete, 300 000 Dukaten als Kriegskostenentschädigung

[1] Über die Flotte und den Handel Perastos vgl. Conte Fr. Viscovich: Storia di Perasto, pag. 251; über die Seeschlacht von Lepante vgl. Conte Viscovich, pag. 255; Eduard Edler von Normann-Friedenfels, k. k. Korvettenkapitän, in den Mitteilungen auf dem Gebiete des Seewesens. Pola 1902.

Digitized by Google

zu zahlen. Der Besitzstand in Dalmatien und Albanien blieb so festgestellt, wie er vor dem Kriege gewesen war.

Kehren wir zu Istrien und Triest zurück! Seit 1374 war die Grafschaft Istrien, der östliche und nördliche Teil des Landes, und seit 1382 auch Triest in den Besitz der steiermärkischen Linie der Habsburger gelangt; der westliche und südliche Teil von Istrien war venetianischer Boden, dem seit 1445 auch der Patriarchenstaat von Aquileja angegliedert war; somit gehörte die ganze Markgrafschaft (zu unterscheiden von der Grafschaft) Istrien zu Venetien, das den Städten eine weitgehende autonome Verwaltung ließ, aber mit leichter Mühe über die kraftlosen, zerrütteten Gemeinwesen herrschte. Das Landvolk war hart bedrückt; die Küstenstädte mußten die Bemannungen der Seeschiffe beistellen. Alle Landesprodukte (Öl, Wein, Holz, Salz, Seefische) mußten nach Venedig geliefert werden, so daß jeder freie Handel lahmgelegt war.

Die Grafschaft Istrien, der östliche Landesteil, stand unter streng feudalem Regiment.

Triest, dessen Seehandel sehr unbedeutend war, hatte von allen zur See ein- und ausgeführten Waren 2,5 % Wertzoll an den Herzog zu entrichten[1]. Sein Hauptreichtum bestand im Weinbau; sein Bestreben ging dahin, sich möglichst sichere Verbindungen mit dem Inlande zu verschaffen und gegenüber umliegenden Marktflecken Handelsfreiheiten zu erlangen. Das Meer war in der vollständigen Gewalt der Venetianer; die Republik nannte sich bezeichnenderweise die „Signoria“[2] oder „Dominante“. Soweit von einem Seehandel Triests gesprochen werden kann, der in den Händen von fünf Reedern lag, beschränkte er sich auf Küstenfahrten bis Bari, Otranto, Recanati, Patras und hauptsächlich auf Pilgertransporte mit Schiffen, welche lateinische Segel führten oder auf Salz- und Getreideexport in die nächsten Häfen.

Nach dem Tode Herzog Leopold III. in der Schlacht von Sempach 1386 übernahm sein Bruder Albrecht III. (Haupt der österreichischen Linie der Habsburger) die Regierung. Ihm folgte bis 1404 Albrecht IV.; dessen

---

[1] E. Becher. Seeverwaltung. Op. c. pag. 4 und 5.

[2] P. Tomasin. Die Post in Triest. Op. c. pag. 34—39 (mit Erlässen Kaiser Friedrichs III. aus den Jahren 1478, 1485 und 1486 und Maximilians, römischen Königs, aus dem Jahre 1500, dann als Kaiser aus den Jahren 1510 und 1517 über die Freihaltung der Landstraßen für den Triester Handel). Venedig untersagte 1461 den Triestern die Landung in Istrien. „Nullus Tergestinus audeat vel presumat venire ad aliquem locum prefati Ill. Ducalis Dominii per mare nec per terram, nec etiam intrare in mare, quod est ipsius Ducalis Dominii.“

Digitized by Google

Sohn Albrecht V. (als deutscher Kaiser Albrecht II.) vereinigte 1438 die Kronen von Ungarn und Böhmen mit der deutschen Kaiserkrone, starb aber schon 1439. Sein Sohn Ladislaw, König von Ungarn und Böhmen, beschloß 1457 die österreichische Linie, deren Gebiete der steierischen Linie zufielen. Ungarn und Böhmen gingen wieder verloren. Von 1439—1493 war Friedrich V. (als Kaiser Friedrich III.) aus der steiermärkischen Linie deutscher König und Kaiser. Während seiner Regierung brach wegen der Straßensperre und Steuern, welche Triest den Kaufleuten, die nach Capodistria fuhren, auferlegte, um seinen Handel zu kräftigen, ein Krieg zwischen Triest und Venedig aus; Triest wurde belagert und geriet schließlich vorübergehend in die Gewalt Venedigs, erlangte jedoch 1463 gegen Gebietsverlust und unter der Bedingung, kein Salz mehr zur See ausführen zu dürfen, den Frieden und die Freiheit. Dem Kaiser Friedrich III., welcher 1466 Fiume und Castua, 1472 Duino nebst anderem Besitze aus der Erbschaft der Freiherren von Walsee dem Reiche zugefügt hatte, war Maximilian I. 1493—1519 gefolgt; er erwarb 1497 Teile von Friaul und 1500 die Grafschaft Görz nach dem Tode des letzten Grafen Leonhard[1] und gab damit dem schmalen Küstenstreifen von Triest einen festeren Zusammenhang mit dem Reiche. Im Jahre 1508 brach der Krieg gegen Venedig aus, der bis 1529 dauerte, Triest, Fiume und das österreichische Istrien wohl einmal vorübergehend unter venetianische Gewalt (1508) brachte, aber nach dem Siege der verbündeten französischen Truppen an der Adda (1509) mußten die Venetianer beim Herannahen der Kaiserlichen aus Friaul die früher eroberten Plätze räumen, nachdem sie in Triest unter Francesco Cappello gräulich gewirtschaftet hatten[2]. Damals bewaffneten die Triestiner oft Brigantinen und andere kleine Schnellsegler, schädigten den Handel Venedigs, wie sie nur konnten, erschienen selbst vor dem Hafen von Chioggia, und nur eine schwere, quer über die Einfahrt des Hafens von Triest gespannte Kette hinderte 1511 die Venetianer auf ihrem Rachezuge die erwähnten Kriegsbrigantinen herauszuholen[3]; hingegen wurde 1510 Fiume von Angelo Trevisan, welcher 15 Galeeren mit Landungstruppen von Venedig dahin führte, erstürmt und geplündert. Mehrfache Versuche Venedigs, Triest wieder zu unterwerfen, scheiterten an der Wachsamkeit und Energie seiner

[1] A. Frhr. v. Teuffenbach. Geschichte von Görz. Op. c. pag. 44—49; Benussi Op. c. pag. 505.

[2] Frá Ireneo della Croce: Istoria antica e moderna, sacra e profana della città di Trieste. Triest 1881.

[3] E. Becher. Seeverwaltung. Op. c. pag. 9.

Digitized by Google

Bewohner und seit jenen Tagen flatterte das venetianische Banner niemals mehr im Weichbilde der Stadt Triest[1].

Wechselvoll tobte das Kriegsglück hin und her. Ein schwerer handelspolitischer Eintrag für Venedigs Hoheit auf der Adria[2] war es, als sich die Republik 1511 dahin verstehen mußte, dem Kirchenstaate (Papst Julius II.) vollkommene Handelsfreiheit auf dem Golfe ohne Entrichtung von Zöllen und mit Aufgebung des Visitationsrechtes zu gewähren. Kaiser Maximilian erlangte 1517 die Herrschaft über Gradiska, und im Vertrage von Worms 1523 kamen einige Länderstrecken (Castelnuovo) am Karste zum österreichischen Gebiete. Dem 1519 dahingeschiedenen Kaiser Maximilian folgte Kaiser Karl V. (1519—1556) und von 1522 in der Regierung Österreichs Ferdinand I., dem seit 1527 infolge der Erbverträge die Kronen von Böhmen und Ungarn und damit auch das Gebiet von Fiume und Kroatien bis zur dalmatinischen Nordgrenze am Zermanjaflusse zugefallen waren. Im Süden Dalmatiens bestand die kleine Republik Ragusa, und um den Besitz der übrigen Küste dieses Landes tobte der grauenvolle Kampf Venedigs gegen die Osmanen.

In Deutschland gewann zur Zeit Maximilians das römische Recht die Herrschaft aus Mangel einer wirklich nationalen Rechtsbildung, einer traurigen Folge der Zersplitterung des Reiches. Der Handel bewegte sich mühsam in Form von Karawanen unter bewaffnetem Schutze auf schlecht erhaltenen Straßen, die Schiffahrt nur in geschlossenen Flotten unter Begleitung von Kriegsschiffen; der süddeutsche Handel gravitierte — Welser in Augsburg — über die Alpen Tirols nach Venedig und von da nach der Levante.

Der Handel Triests blieb unbedeutend, der Hafen war verschlammt. Kaiser Max befahl 1499 dessen Ausbaggerung[3]. Für den Seehandel mußte Triest an Venedig Wertzölle von Schiff und Ladung entrichten, wogegen Venedig die Freihaltung des Meeres von Piraten übernommen hatte[4]. Nur im Bereiche des Königreichs Neapel genoß Triest die Rechte des Handels der meistbegünstigten Staaten zufolge des Dekretes Karls V. von 1519. Freier Verkehr ohne Bezahlung von Abgaben war ihm nebst dem Rechte, Konsuln zu bestallen, eingeräumt worden[5]. Triest galt als der beste und sicherste Hafen des mächtigen Kaisers am Strande der

[1] Roman Karis. Der venetianische Löwe. Op. c. pag. 19.
[2] L. Galibert. Geschichte Venedigs. Op. c. pag. 284.
[3] E. Becher. Seeverwaltung. Op. c. pag. 9 und 38.
[4] Kandler. L'Emporio e il Portofranco. Trieste 1861, pag. 54.
[5] E. Becher. Seeverwaltung. Op. c. pag. 9 und 10.

Digitized by Google

Adria. Wenn man bedenkt, daß damals Friaul und das angrenzende Gebiet durch lange Jahre Kriegsschauplatz der schlecht bezahlten Söldnerheere war, daß osmanische kühne Freibeuter die Adria und die italienischen Meere durchkreuzten, daß die Handelsstraßen nach dem Innern an großer Unsicherheit litten, so erkennt man sofort, daß es um den Handel sehr schlecht bestellt war. Das kleine Seegebiet Österreichs trieb Fischfang, Salzhandel aus den eigenen Salinen, Verkauf und Verfrachtung der Bodenerzeugnisse, besonders von Holz aus den Küstenwäldern, endlich verdangen sich die wenigen heimischen Fahrzeuge bei Venedig und Ragusa zur Erwerbung von Frachtlohn.

Die Friedensverträge von Cambrai und Bologna (1529) machten dem unglückseligen Kriege ein Ende. Schon am 16. März 1522 hatte Karl V. Triest seinem Bruder Ferdinand von Österreich abgetreten, aber es gelang nicht, sich der Oberhoheit Venedigs zur See zu erwehren. Zölle für Schiffahrt wurden weiter eingehoben und das strenge Visitationsrecht der Venetianer bestand noch immer. Unzählige Beschwerden der Triester, Fehden und Streitigkeiten, Wegnahme von Schiffen und Ladungen, Zerstörung der Salinen von Triest, Zaule (bei Triest) (1570, 1589, 1612) und Zengg (Kroatien) (1615) durch die Venetianer u. s. w. verhinderten bis 1717 jede freie Entwicklung der Triester Schiffahrt, wahrlich ein unerträglicher Zustand, der einsehen läßt, warum die Entfaltung und Stärkung der Seeschiffahrt so spät erfolgt ist. Das Reich war durch die furchtbaren Türkenkriege jahrhundertelang in Anspruch genommen und mußte die schwersten finanziellen Opfer ertragen. Sultan Soliman hatte 1528 in raschem Siegeslaufe Ungarn erobert, erst an den Mauern Wiens, das durch Nicolaus von Salm glänzend verteidigt wurde, brach sich die osmanische Völkerwoge, Ungarn im Besitze des Feindes lassend, der schon 1526 im glänzenden Siege bei Mohács König Ludwig niedergeworfen hatte, wodurch der Anfall des Staates an die Habsburger entschieden ward. Auch 1532 wurde der entsetzliche Anprall der türkischen Horden bei Güns und Pottenstein noch glücklich abgewehrt.

Kaiser Karl V. hatte 1536 seinen glänzenden Seezug gegen Tunis beendet, die Franzosen ihr schimpfliches Bündnis mit den Türken zur Vernichtung der Macht Habsburgs geschlossen, 1537 erfolgte die Niederlage Österreichs bei Essegg und neuerdings begannen die türkischen Verheerungen in den unglücklichen Grenzlanden; namentlich Dalmatien hatte von 1493—1538, wie oben geschildert, furchtbar zu leiden; doch gelang es 1538 dem Papste Paul III. einen Waffenstillstand zwischen Karl V. und Frankreich zu vermitteln. 1541 begann wieder der Feldzug gegen

Digitized by Google

die Türken, der mit der Einreihung Ofens als Paschalik Buda in osmanische Herrschaft endete (1545). Überblicken wir im Jahre 1550 die Herrschaft Habsburgs am Adriatischen Meere, so sehen wir die Grafschaft Görz mit einem schmalen Streifen an der Aussa und am Isonzo, dann die Küste von Duino bis Triest, die Grafschaft Istrien von Moschenizze bis in das Gebiet von Castua und Fiume an die See grenzen und zwar zum Deutschen Reiche gehörig[1]. Die kroatische Küste bis zur Zermanja war durch die Osmanen hart bestrittener, aber nicht zum Deutschen Reiche gehörender Besitz des Hauses.

Karl V. verzichtete 1555 auf die Niederlande, 1556 auf Spanien und die Länder jenseits des Ozeans; 1558 wurde Ferdinand I. deutscher Kaiser, der bis 1564 regierte. Unter ihm sehen wir schon eine, wenn auch kleine Kriegsflottille vor Marano an der Aussa in Tätigkeit und weiter ergeht an die Triester der Befehl, den Hafen baggern zu lassen, weil, wie es in dem Reskripte Ferdinands vom 10. Mai 1554 lautet: „die Moerportten bey vnnser Stat Triesst dermassen verschütt vnnd gesperrt sey, das man mit geladnen noch vngeladnen Schiffen weder hinein noch heraus schwärlich vnnd mit sonnderer Gefärlichait faren mög. Dardurch auch die Hanndlslait verursacht dieselb Portten zuuerlassen vnnd annder Portten zusuechen“[2]. Weiter sind Verhandlungen Ferdinands bekannt, um die in den Friedensverträgen von Worms (1523) und Bologna (1529) seitens Venedigs zugesicherte Freiheit der Schiffahrt für Triest und Fiume auch tatsächlich zu erlangen — aber vergeblich! Das durch Wachgaleeren bei Capodistria ausgeübte Visitationsrecht nebst Einhebung von Seezöllen bestand weiter. Wer sich dem nicht fügte, büßte mit Verlust des Schiffes oder hoher Geldstrafe, ja selbst mit der Galeerenstrafe! Bezeichnend für die Armut der Stadt Triest, die damals kaum 5000 Einwohner hatte, ist es, daß betreffs der Baggerung des Hafens erst ein Erlaß des Landesherrn aus Wien das Nötige verfügte und hierfür eine eigene Schiffahrtssteuer eingeführt werden mußte. Auch in Istrien und Dalmatien sah es mit dem Handel nicht besser aus, geschweige denn im kroatischen Litorale. Im venetianischen Pola hatte der Handel nach außen ganz aufgehört; in Zengg, welches Habsburg untertan war, verlangte Venedig 1548, daß die Bewohner keine anderen Fahrzeuge als Fischerboote besitzen dürfen. Spalato trieb nur Landhandel auf schlechten Saumpfaden bis nach Bosnien und Altserbien. Dagegen hatten Perasto

[1] Über den genauen Grenzverlauf vgl. Benussi Op. c. pag. 485.
[2] E. Becher. Seeverwaltung. Op. c. pag. 40.

Digitized by Google

und Cattaro immerhin ansehnlichen Handel mit Albanien. Ragusa, die kleine Republik, die dem Pascha von Bosnien Tribut zahlte, stand dazumal in hoher Blüte. Um so mehr läßt sich erkennen, welchen wirtschaftlichen Schaden die Herrschaft der Dominante an der Ostküste der Adria hervorbrachte, soweit die Fangarme ihres Machtbefugnisses reichten. Nur Ragusa allein, von Venedig unabhängig, konnte zur See Tüchtiges leisten. Im Zuge Karls V. gegen Tunis standen 100 ragusanische Schiffe, in jenem Philipps II. gegen Portugal (1581) 40 große Schiffe, von denen eine bedeutende Anzahl während eines Sturmes vor Lissabon scheiterte. Auf den Werften von Gravosa ward auch ein Teil der „unüberwindlichen Armada" gebaut, welche Philipp II. von Spanien 1588 gegen England sendete[1]. Im Zeitraume zwischen 1584 und 1664 besaß Ragusa 161 größere Seeschiffe, darunter 57 Carrache, 72 Galeoni und 32 Navi, gewiß eine stattliche Zahl, wenn man bedenkt, daß das Gebiet der Republik nur von Ragusavecchia und der Sutorina bis Stagno und Klek reichte. Diese Flotte der Republik Ragusa war mit etwa 2000 Seeleuten bemannt, wozu noch die Fischer und die Besatzungen für Schiffe kleiner Küstenfahrt zu rechnen kommen, so daß man die Anzahl der fahrenden Seeleute um 1555 sicherlich mit mehr als 5000 annehmen kann[2].

Seit Kaiser Ferdinands I. Tode 1564 war die gewaltige Ländermasse Habsburgs nach seinem Willen unter die drei Söhne geteilt worden. Maximilian II. (1564—1576) hatte die deutsche Kaiserkrone, Österreich, Böhmen und Ungarn, soweit es nicht osmanisch war, inne; Erzherzog Karl herrschte über die innerösterreichischen Lande, zu denen auch Triest und Istrien gehörte; Erzherzog Ferdinand in Tirol und Vorderösterreich. Die Türken, welche 1566 an den Mauern der Festung Sziget Halt gemacht hatten, beunruhigten in fortwährenden Kriegen Ungarn und Kroatien. Mit wechselndem Schlachtenglücke wurde dort gekämpft. Für die Skizze der geschichtlichen Entwicklung der ostadriatischen Lande ist aus jener drangvollen Zeit religiöser und äußerer Verwicklungen nur eigentlich das Auftreten der Uskoken von Bedeutung. Die unaufhörlichen Einfälle der Türken veranlaßten schon Ferdinand I. zu tüchtiger mili-

[1] Alexander Ritter von Goracuchi. Die Adria und ihre Küsten. Triest 1863, S. 144.

[2] Giuseppe Gelcich. Delle Istituzioni marittime di Ragusa. Op. c. pag. 22; G. Brodmann erwähnt in seinem, nur in wenigen Exemplaren vorhandenen Werke: Memorie politico-economiche delle città di Trieste, della Dalmazia ecc.; Venezia 1821, pag. 301, daß Ragusa zwischen 1584 und 1654 in spanischen Diensten 300 Schiffe hatte.

Digitized by Google

tärischer Grenzsicherung und zur Gestattung der Einwanderung serbischer Flüchtlinge in die Gebiete von Zengg bis an die Drau. Diese krieggewohnten, im Kampfe gegen den türkischen Erbfeind unerbittlichen, rachegierigen und raubluſtigen Scharen nannten sich Uskoken (Flüchtlinge). Erzherzog Karl übernahm 1578 deren Oberbefehl. Besonders die Uskoken von Zengg an der kroatischen Meeresküſte zeichneten sich mit ihren schnellen Fahrzeugen durch kühne Beutezüge aus, auch zu Lande bereiteten sie den Türken sehr zahlreiche Niederlagen, sie gaben 1593 Anlaß zum erneuerten Türkenkriege, der bis 1606 dauerte, aber keine Besserung der Lage in Ungarn gebracht hatte. Aber nicht nur gegen die Türken, sondern auch gegen die venetianische Vormacht auf der Adria richtete sich häufig der ungestüme, räuberische Angriff der Uskoken, welche in den viel umstrittenen, kampfdurchtobten Gebieten treu zu Österreichs Interesse hielten. Seit Habsburg festen Fuß an der Küste gefaßt hatte, trachtete Venedig dessen Seehandel zu schädigen; die Gegensätze verschärften sich immer mehr und mehr, zumal Venedig genau wußte, daß die Uskoken in ihren Raubzügen zur See gegen Osmanen und venetianische Städte wie Schiffe zwar nicht offen, aber doch geheim die Billigung der Regierung in Graz hatten, in deren Interesse es lag, die Seemacht Venedigs tunlichst zu schwächen. Je energischer nun die Venetianer gegen die räuberischen Angriffe zu Werke gingen, desto kühner wurden die Uskoken; die Städte Rovigno, Fianona, Albona, Veglia, Arbe, Pago und Ossero wurden von ihnen verheert; die Venetianer erwiderten mit der Brandschatzung österreichischer Küstengebiete und der Zerstörung der Triester Salinen (in Fiume wurden 1612 von ihnen 268 Häuser eingeäschert), bis es 1615 zum offenen Kriege kam, der 1618 mit dem Friedensschlusse von Wiener-Neustadt endete. Die Uskoken wurden infolge desselben von Erzherzog Ferdinand in das Innere von Kroatien (Karlstadt) verpflanzt, ihre Schiffe verbrannt[1] und die beiderseitigen früheren Grenzen zwischen der Republik und Österreich wiederhergestellt. Um jene Zeit war Venedig zwar nicht mehr der mächtige Seestaat früherer Jahrhunderte, sein Handel in bedenklicher Abnahme, der Staatsbau der aristokratischen Republik schon in seinen Grundfesten unterwühlt; aber noch immer verstand es seine geschmeidige und wachsame, geradezu meisterhaft geführte Politik, zwischen allen drohenden Gefahren glücklich zu lavieren und noch immer übte es sein oberherrliches Recht über das Adriatische Meer.

Nach dem Tode Maximilians II. 1576 wurde Rudolf II. (1576—1612)

[1] Vgl. F. Conte Viscovich pag. 258.

Digitized by Google

deutscher Kaiser. Erzherzog Ferdinand von Tirol starb 1595, seine Lande fielen an die beiden überlebenden Linien des Hauses zurück und nach dem Tode Erzherzog Karls von Steiermark 1590 folgte hier Erzherzog Ferdinand, welcher 1619 nach Rudolfs II. und Mathias', dessen Bruder (1612—1619), Hinscheiden auch die Herrschaft in Österreich, Böhmen und Ungarn nebst der deutschen Kaiserwürde übernahm (1619—1637). Von 1637—1657 regierte Ferdinand III. So ereignisreich die Regierungen der Herrscher von 1576—1657 auch sonst waren (Dreißigjähriger Krieg), im Besitzstande der adriatischen Lande erfolgte keine wesentliche Veränderung und auch kein Umschwung zur Besserung in wirtschaftlicher oder maritimer Beziehung. Die Verleihung von Rechten für die Abhaltung von Märkten in Triest unter der Regierung Ferdinands III. (1645) und die Anordnung, die Einfuhr fremden Salzes (1636) nicht zu hindern, sind die einzigen Verfügungen kommerzieller Natur. Im erstbezeichneten Jahre scheint der Hafen von Triest in gutem Zustande gewesen zu sein, denn es ist erwähnt, daß er für Schiffe jeder Größe benutzbar war. Um 1630 hatte eine furchtbare Pestepidemie Istrien und Dalmatien verheert, die Einwohnerzahl von Pola war auf 300, jene von Parenzo auf 100 Personen herabgesunken. Sowohl Venedig wie Österreich bemühten sich, durch fremde Kolonisten das Land wieder zu bevölkern. Letzteres berief Morlaken (Slaven) aus Bosnien und Tschitschen aus der Herzegowina (eine rumänische Sippe, die ursprünglich in Makedonien gesessen war).

Zu Beginn des 17. Jahrhunderts war die materielle Lage Venedigs, das damals nahezu 200 000 Einwohner zählte, eine durchaus befriedigende, der Handel warf, obwohl im Abnehmen, noch beträchtlichen Gewinn ab; aber bald nach dem oben erwähnten Friedensschlusse von 1573 begann der Krieg gegen die Türkei wieder. Veranlassung hierzu boten 1637 die türkischen Raubzüge zur See, die sich nebst den süditalienischen Küsten auch auf die adriatischen Gestade erstreckten. (So wurde Perasto 1624 überfallen und ausgeraubt. Vgl. Viscovich S. 259.) Die venetianischen Repressalien beantwortete Sultan Murad mit dem Befehle, dem Handel Venedigs den Hafen von Spalato zu verschließen, welcher damals reiche Zolleinkünfte einbrachte, und Venedig, in seinen wichtigsten Interessen im Orient bedroht, bequemte sich zu einer Entschädigungssumme von 250 000 Dukaten. Damals erwarb die Republik den Hafen von Makarska und das Küstengebiet der sogenannten Poljizza zwischen Spalato und der Stadt Almissa, welches sich unter seinen Schutz begab. Im weiteren Verlaufe des Krieges verlor es nach heldenmütiger Verteidigung 1669 die Insel Kandia und 1671 folgte der Frieden von

Digitized by Google

Salona, der die Vernichtung der venetianischen Herrschaft im Ägäischen Meere bedeutete. Während dieses Krieges büßte die Republik einige norddalmatinische Städte ein (Zaravecchia, Torrette, Ražance, Novigrad und Vodice), eroberte dafür Scardona, die Primorje, Obbrovazzo, Salona, Risano, dann Klissa; aber im großen und ganzen blieb der Besitzstand in Dalmatien aufrecht erhalten. Die Bocche hatten sich der türkischen Invasionen gleichfalls tapfer erwehrt.

Unter der Regierung Leopolds I. (1657—1705) war das wichtigste Ziel der auswärtigen Politik die Vernichtung der türkischen Herrschaft in Ungarn, dem gegenüber alles andere, wie die Ordnung der schwierigen Verhältnisse im Innern des Reiches, in den Hintergrund treten mußte. Mit dem gewaltigen Siege vom 12. September 1683 unter den Mauern Wiens war der Wendepunkt zu Ungunsten der osmanischen Herrschaft eingetreten. Es folgte nach Eroberung Ungarns 1684 der Abschluß der „heiligen Liga" zwischen dem Kaiser, Polen, dem Papste und Venedig; die Türken, durch innere Zerrüttung und die Siege der Venetianer in Morea und Dalmatien (1687 Erstürmung von Castelnuovo), ferner durch die fortwährenden schweren Niederlagen in Ungarn, Serbien und Bosnien bedrängt, endlich 1697 durch das Feldherrntalent Eugens von Savoyen bei Zenta niedergeworfen, mußten im Frieden von Karlowitz 1699 Ungarn, Siebenbürgen und Slavonien an die Macht Habsburgs abtreten, an Venedig Morea, sowie Teile Dalmatiens und damit war die kriegerische Übermacht der Osmanen endgültig gebrochen, Österreich der Weg zur Entwicklung als selbständige Großmacht freigelegt.

In Dalmatien wurde als Grenze eine Linie bestimmt, welche von Knin über Sinj nach Vergorac und von der Sutorina über Castelnuovo und Risano nach Cattaro zog. Nur die Republik Ragusa blieb selbständig und durch die türkischen Enklaven von Klek und Sutorina[1] vom venetianischen Besitze getrennt.

Im Gebiete des osmanischen Reiches, und insbesondere den ganzen Binnenverkehr der Balkanhalbinsel beherrschend, tat sich das kleine rührige Ragusa hervor; es überflügelte Genua und Venedig in dieser Beziehung, hielt mit der Türkei gute Freundschaft, hatte noch in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts seine Faktoreien in sämtlichen wichtigen Donaustädten, dann in Sarajewo, Üsküb, Sofia, Adrianopel, Philippopel usw.

[1] Ferdinand Attlmayr. Die Elemente des internationalen Seerechtes. Wien 1872. I. Band, S. 113—138 über die staatsrechtlichen Verhältnisse der Enklaven Klek und Sutorina.

Digitized by Google

Von Nisch zweigte die für Saumtiere gut gangbare Straße nach Ragusa und Spalato ab. Aber auch zur See hatte Ragusa eine nicht zu unterschätzende Bedeutung. In Brussa, Smyrna, Damaskus und sowohl an den griechischen, nordafrikanischen, wie italischen und spanischen Küsten hatte die Republik ihre Handelsvertretungen und Konsulate. Aber das Unglücksjahr 1667 brachte über Ragusa ein furchtbares Verhängnis, indem ein gräßliches Erdbeben am 8. April die Stadt von Grund aus zerstörte. Von diesem schweren Schicksalsschlage hat sich Ragusa nie wieder erholt. Die Auffindung des Seeweges nach Ostindien und die stets steigende Frequenz der neuen Seestraßen, die veränderte Richtung des Weltverkehrs, die Bedeutungslosigkeit des näheren Orients für Verkehr und Handel, Seeraub und Seekrieg, das Verröden der Saumstraßen auf dem Balkan seit dem Rückgange der Türken in die Defensive, alle diese Momente vernichteten rasch die kommerzielle Bedeutung Ragusas, das nach dem furchtbaren 8. April 1667 kaum mehr 50 Segler kleiner Küstenfahrt (Trabakeln) sein eigen nannte[1]. Nach dem Berichte eines Augenzeugen zog sich damals das Meer durch drei Tage um einige Meter Höhendifferenz von der Küste zurück und wiederkehrend zerschellte es zahlreiche „vascelli" — große Seeschiffe — an den Felsen. Vermögen waren verloren, in den Trümmern der Stadt alles begraben, Feuer zerstörte verheerend den Rest der Habe der unglücklichen Bewohner, und Jahrzehnte brauchte es in jenen unsicheren Kriegszeiten, bis wieder der heimatliche Herd erbaut war. Als Ragusa später den Handel hätte aufnehmen können, waren die kommerziellen Verhältnisse an der adriatischen Ostküste ganz andere geworden. Die bosnischen Karawanen zogen nach Cattaro, Castelnuovo, Spalato, an die Narenta; der albanische Handel lag bis 1747 in den Händen von Perasto, dann in jenen von Dobrota, welches daraus große Vorteile zog; die Levante war handelspolitisch scheintot, Venedigs Stern im Erbleichen und nur mit dem Salzhandel nach Bosnien war noch Gewinn zu erzielen. Erst um 1750 erscheint wieder ein Schiff weiter Fahrt aus Ragusa, gefeiert als besonderes Ereignis, in Smyrna; dann steigt wohl bis 1806 die Zahl derselben bedeutend bis zu 360 Hochbordschiffen mit einem Kapitalwert von 7 200 000 Kronen, aber die französische Besitzergreifung 1806, die darauf folgenden englischen und russischen Seekriege gegen Frankreich, die Wegnahme zahlreicher Segler als gute Prise, die Kontinentalsperre vernichteten neuerdings die Marine Ragusas. Nach dem Jahre 1814

[1] G. Gelcich. Delle Istituzione ecc. pag. 28.

Digitized by Google

verblieben nur mehr 60 Segler kleiner Küstenfahrt im Besitze der Stadt, und unter diesen traurigen Verhältnissen hat Österreich den einzigen, von Venedig beinahe stets unabhängig gebliebenen Hafen der adriatischen Ostküste übernommen. Wie sah es erst in den anderen Küstenstädten aus!

Nachdem wir nun in gedrängter Kürze die geschichtliche und handelspolitische Entwicklung des unglücklichen Ragusa bis 1814 angedeutet haben, kehren wir zu Kaiser Leopold I. und seinem Verhältnisse zur österreichischen Handelsmarine zurück. Entgegen der Behauptung Kaemmels in dessen Geschichte der neueren Zeit[1], daß Leopold „von seinem Kabinett aus regierte, ohne jemals Wien und seine Umgebung zu verlassen", konstatieren wir, daß im Jahre 1690 Triest die Ehre des Besuches des Kaisers zu teil ward. Er kam dahin von Duino auf einer Galeotte, begleitet von vielen Brigantinen und Feluken. Vierzig Boote aus Triest als Ehrengeleite holten ihn ein[2]. Trotz der enormen politischen Aufgabe, die Leopold im Interesse der Erhaltung der Monarchie und des deutschen Reiches im Kriege gegen den türkischen Erbfeind zu lösen hatte und deren Schwierigkeit oder Bedeutung so vielfach mißkannt worden ist, hat er dennoch reges Interesse für Seeangelegenheiten bezeigt. So erließ er 1697 ein aus Gräz den 23. Februar datiertes Dekret an die Stadt Triest, in welchem es heißt: „Also ist Vnser so gemessen alss gnedigster Befelch hiemit, daß Ihr dem dasselbstigen Meer Porto so balt es immer müglich vnd die Zeit Zuelasset gehörig Seibern vnnd Raumben lassen, Alss in widrigen die darzue gewidmete Täz Einkhofften Euch Entzogen vnd Weghgenomben werden sollen."[3] Ferner entsprach es ganz der damaligen handels- und zollpolitischen Auffassung, wenn der Kaiser 1700 eine Zentralisation des gesamten Seehandels in Triest anstrebte und verbot, mit Schiffen unter Ladung in anderen Häfen Österreichs zu verkehren. Fremde Schiffe sollten in Triest erst dann Ladung nehmen dürfen, wenn alle einheimischen bereits gechartert waren. Venedig, als Herr beinahe der ganzen adriatischen Ostküste, das alle wichtigen Seestraßen dieses Meeres und die strategisch bedeutendsten Punkte in der Gewalt hatte, umklammerte noch immer mit starker Flotte jede freie Regung des Seehandels. Nur

[1] Spamers Illustrierte Weltgeschichte. Leipzig 1894. VI. Band, 2. Teil: Illustrierte Geschichte der neueren Zeit vom dreißigjährigen Kriege bis zur Machthöhe Ludwigs XIV. S. 724.

[2] E. Becher. Seeverwaltung. Op. c. pag. 17.

[3] E. Becher. Seeverwaltung. Op. c. pag. 43.

Digitized by Google

unter venetianischer und päpstlicher oder der Flagge von Ragusa durfte die Adria befahren werden; die österreichischen Schiffe fuhren daher ohne Flagge, mußten im benachbarten venetianischen Capodistria sich die Schiffahrtslicenz holen und Bestimmungsort wie Ladung genau angeben. Gegenständen venetianischen Staatsmonopols wurde die Licenz verweigert. Das war freilich ein der Machtstellung Österreichs vollkommen unwürdiger und unerträglicher, unhaltbarer Zustand! Wie schwer lasteten die venetianischen Zölle auf der heimischen Schiffahrt, welche überdies dem Landesherrn seit 1382, wie wir oben sahen, 2,5 % Wertzoll von der Ladung in Ein- und Ausfuhr entrichten mußte! Seit dem 14. Jahrhundert war in Österreich die Auffassung vorwiegend, daß die Zollverwaltung dazu benutzt werden müsse, die Einnahme der Fürsten erheblich zu steigern. Nicht vom wirtschaftlichen Standpunkte, also ob Handel oder Gewerbe dabei gewinnen oder verlieren können, sondern nur vom rein fiskalischen Standpunkte wurde der Zoll erhoben. Zahllose Mauten und Zollstätten belasteten jede Ware. Der fiskalischen Auffassung des Zollsystems folgte erst im 17. Jahrhundert die merkantilistische Begründung des Zollwesens. Man wollte unter allen Umständen nur die Ausfuhr heben, fremdes Geld ins Land ziehen und sich in dem Maße bereichern, als die anderen Länder ärmer würden. Man vergaß dabei, daß auch Geld vornehme Ware ist, dessen Preis im Verhältnis von Angebot und Nachfrage schwanken muß; als Angebot ist die Menge der vorhandenen Umlaufsmittel, als Nachfrage die Menge der Güter, deren die Bevölkerung bedarf, zu betrachten. Fortgesetzte Ausfuhr und Anhäufung von Geld, das doch nur als Tauschmittel gelten kann, mußte eine Entwertung des Geldes im Inlande hervorbringen, und dennoch hielt man lange an dieser Auffassung fest. Man förderte jedoch nicht mit den angehäuften Geldmengen die inländische Produktion und den Volkswohlstand, sondern griff zum Sperrsystem, zur Prohibition[1]. Durch hohe Zölle und Einfuhrverbote von Gewerbeerzeugnissen suchte man das Geld im Inlande festzuhalten; man erlaubte nur die Einfuhr von Rohstoffen und machte damit die spärliche Industrie vor jeder Konkurrenz sorglos, die Konsumenten von dieser allein abhängig. In dieser Auffassung, nämlich daß man den Reichtum eines Landes nach der Menge des Goldes und Silbers in demselben schätzen müßte und daß daher der auswärtige Handel das geeignetste Mittel sei, Geld ins Land zu

[1] Karl V. in Spanien, Sully und Colbert in Frankreich, Oliver Cromwell (Navigationsakte) in England sind die vornehmsten Vertreter dieser Auffassung gewesen.

Digitized by Google

bringen, lag die Finanzpolitik Leopolds I, der eine Reihe von Einfuhrverboten gegen das Ausland erließ, aber das Mautenunwesen im Innern des Reiches nicht ordnete[1]. Zunächst jedoch führte diese Politik zur Erkenntnis der Notwendigkeit der eigenen Handelsmarine und bereitete die Befreiung vom venetianischen Drucke vor, und darin lag ihr größter Segen für Österreichs Küste! Es ist daher ein großer Irrtum so vieler Geschichtsschreiber, wenn sie die Regierung Leopolds I., dem der große Feldherr und weitblickende Staatsmann Eugen von Savoyen treu zur Seite stand, fruchtlos nennen. Man darf auch nicht vergessen, daß damals die großen Kriege gegen die Türkei und Frankreich (spanischer Erbfolgekrieg 1701—1714) ungeheure Summen verschlungen hatten und deshalb die größte Geldnot herrschte.

Unter Joseph I. (1705—1711), der wohl Österreichs Stellung und kommerzielle Bedeutung richtig erfaßt hatte, änderten sich weder die handelspolitischen noch maritimen Verhältnisse unserer Küste. Venedigs Verwaltungssystem in Dalmatien und Istrien beruhte damals stets auf außerordentlicher Härte und rücksichtslosester Ausbeutung zu Gunsten einiger Patrizierfamilien, welche die leitenden Ämter (General-Proveditoren, Grafen, Podestá) inne hatten, und daher sehen wir, da diese Regierungsform immer beibehalten ward, auch zu keiner Zeit seiner Herrschaft in den ostadriatischen Ländern einen wesentlichen wirtschaftlichen Fortschritt aufkommen.

V. Die Zeit Karls VI. (1711—1740).

Der Utrechter Friede 1712 gab an Kaiser Karl VI. (1711—1740) außer den Niederlanden und Sardinien, welches 1720 gegen Sizilien vertauscht wurde, auch die Herrschaft von Mailand, Mantua und Neapel, und so ward Venedig in seinem Festlandsgebiete von Habsburg umklammert, dessen Gewalt die Republik sich nicht mehr zu entziehen vermochte. Im Jahre 1713 begann die Türkei gegen Venedig Krieg, um Morea wieder zu erobern; ein Teil der Heeresmacht rückte gegen Dalmatien, der andere in den Peloponnes, welcher in weniger als einem Monat in türkische Macht fiel. In Dalmatien hingegen ward kräftiger Widerstand geleistet, und als 1716 Kaiser Karl VI. sich mit Venedig verbündete und Prinz Eugen von Savoyen nach Ungarn entsandte, nahm das Kriegsglück sofort eine andere Wendung. Das belagerte Corfú

[1] G. Freiherr von Plenker. Die Entwicklung der indirekten Abgaben in Österreich. Österr. Revue 1863. Bd. II, III, V und VI.

Digitized by Google

wurde durch Schulenburg siegreich verteidigt, Eugen siegte bei Peterwardein (1716) und Belgrad (1717), die Venetianer bei Imoschi in Dalmatien; aber leider zu früh nahm der glänzendste Feldzug, den Österreich gegen die Türken geführt, mit dem Frieden von Passarowitz 1718 ein Ende. Wenn in diesem Frieden Venedig auch Morea nicht mehr zurückerlangen konnte, so behielt es doch seine Eroberungen in Albanien, der Herzegowina und Dalmatien und behauptete seine Herrschaft auf den wichtigen jonischen Inseln, während Österreich den Banat, die Walachei bis zur Aluta und einen großen Teil Serbiens erwarb. Der türkischen Eroberungspolitik im Norden dieses Reiches war vorläufig ein Ende gesetzt; aber auch Venedig ist seit jener Zeit bis zum Untergange der Republik nur mehr eine passive Macht geblieben ohne Einfluß auf den großen Gang der europäischen Geschicke. Der vorzeitige Friedensschluß hatte die Republik schwer getroffen, den Rest ihrer handelspolitischen Bedeutung im Osten hatte sie durch den Verlust Moreas eingebüßt, der ruhmreiche Markuslöwe war altersschwach und siech geworden. In Dalmatien und namentlich an der Südgrenze des venetianischen Besitzes ward, durch geringe Steuern begünstigt, zwar ansehnlicher Seehandel betrieben, aber das Innere war menschenleer, verödet und gräßlich verarmt. Kaiser Karl VI., welcher, den trefflichen Ratschlägen Eugens von Savoyen Gehör gebend, in handelspolitischer Beziehung weitfliegende Pläne verfolgte, benutzte kräftig die dargebotene günstige Lage und bestätigte in der Absicht, den Seehandel zwischen seinen zerstreuten Besitzungen an der Küste zu heben, schon 1714 das Privilegium der Triester aus dem Jahre 1519 in betreff ihres Handels mit Neapel. Weiter wandte er seine besondere Fürsorge der Ausbesserung der Straßen zu, einer Grundbedingung für das Gedeihen des Verkehrs; rief zahlreiche fremde Kaufleute ins Land; schaffte Erleichterungen für den überseeischen Salzhandel; regelte weiter das Postwesen, welches seit 1516 in den Händen der aus dem Mailändischen stammenden Familie der Torriani, der Thurn-Taxis, als belehnten Reichs-General-Postmeistern lag und später in den Erblanden den Grafen von Paar aus der Landschaft Bergamasco anvertraut wurde; er übernahm das Postwesen in Staatsregie[1] und erließ endlich, noch während des Bündnisses mit Venedig im türkischen Kriege am 2. Juni 1717 das ewig denkwürdige Patent, in welchem er sagte, daß er jede den Schiffen seiner Untertanen zugefügte Beleidigung so ahnden

[1] Dr. P. Tomasin. Die Post in Triest. Op. c. pag. 124—126.

Digitized by Google

werde, als ob sie einer seiner Provinzen selbst widerfahren wäre[1]. „„Wir Karl VI. . . . . thun hiermit kundt allermänniglich. — Demnach Wir zu Einricht- Beförder- und Vermehrung des Commercii in allen Unseren Erb-Königreich- und Landen, vornehmlich aber in Unseren gesambten Inner Oesterreichischen Erb-Landen und Meer-Porten zu derenselben Aufnahmb und Wachsthumb . . . . unter anderen haubtsächlich die Stabilirung der Gesicherten auch freyen Navigation und Schiffahrth durch das Adriaticum, so ohne Ertheilung gewisser Freyheit und anderen requisiten nicht wohl geschehen kan, ... und dahero . . . . . gnädigst resolvirt haben, daß . . . . . auch all- und jeden auf Unseren Lands-Fürstlichen In. Oe. Meer Küsten und Porten befindlichen, ... Inwohnern, Unterthanen und Getreuen, welche zu Einricht- und best-möglichster Standbringung des Commercii auf obbedeute Schiffarth sich verlegen, armiren und das Commercium frey treiben wollen, solches alles von Uns gnädigst erlaubt, ... und denenselben dise Unsere Resolution und Genehmhaltung durch gegenwärtiges offenes Patent kundt gemacht . . . . . wird, was gestalten Wir obbesagt: Unseren Insassen . . . ., welche zu Einführung der Schiffahrt, und des Commercii mit ihren Schiffen von Unseren In. Oe. Meer-Porten auslaufen werden, nicht allein Unsere Kayser- und Lands-Fürstliche Flaggen zuzulassen, und derowegen denenselben . . . . . das benöthigte Patent durch Unsere In. Oe. Geheimbe Hof-Cantzley zu ertheilen, wie nicht minder dieselbe (allenfahls dergleichene Schiff oder Effetti von einer andern Potenz wider Verhoffen angehalten, oder sonsten turbirt, und beeinträchtigt werden solten) kräfftigist zu schützen, und mithin dergleichen torto und Schaden auf alle Weiss zu vindiciren, und so gestalten, als wann solcher Unser Provinz selbsten widerfahrete, aufzunemen, wie auch zu solchem Ende auf . . . . . Satisfaction bedacht zu seyn, sondern auch . . . . . mit besonderen . . . . . Freiheiten gnädigst anzusehen, und zu begnaden, wie ingleichen denen Traffikanten . . . . . die förderliche Justiz ohne Umtrieb, ... administriren und dadurch das freie Commercium prosequiren, wiezumahlen auch zu solchen Ende ein gewisses allschon von Uns gnädigst approbirtes Wechsl-Recht gleichfalls . . . . . allernechstens einrichten und publiciren zu lassen . . . . . , im Werck begriffen seynd . . . .““

Dieses gewaltige Machtwort des Kaisers hatte, zu richtiger Zeit und im Glanze der Eugenschen Türkensiege gesprochen, die segensreichsten Folgen

[1] Den vollständigen Text vgl. in E. Becher. Seeverwaltung. Op. c. pag. 43 bis 45.

Digitized by Google

für den österreichischen Handel zur See: Die Adria ward frei, die lästige, unwürdige, eine Großmacht demütigende Oberherrlichkeit der Republik Venedig über dieses Meer bestand fürderhin nicht; Venedig fügte sich, wenn auch tief verletzt und beunruhigt[1], in seiner Ohnmacht gegenüber dem kraftvollen Willen des mächtigen, sieggewaltigen Kaisers.

Aber auch in das Zollwesen Österreichs brachte Karl VI. eine gewisse Ordnung, indem er im Geiste seiner Zeit die Einfuhrverbote vermehrte, die Zollstätten an die Provinzgrenzen verlegte und dadurch den nunmehr in sechs gesonderte Zollgebiete zerfallenden Erblanden bedeutende Erleichterungen für den inneren Handel schaffte. Er brachte das Prohibitivsystem zu voller Blüte[2]. Bei seinem außerordentlich regen Interesse für die See ging er noch einige Schritte weiter im Ausbau maritimer Einrichtungen. Nach dem Frieden von Passarowitz (27. Juli 1718) schloß er einen vorteilhaften Handelsvertrag mit der Türkei, der Österreichs Flagge in den ottomanischen Landen freie Schiffahrt und Sicherheit gegen Piraten gewährleistete. Schon im Friedenstraktate von Karlowitz (26. Januar 1699) war in Artikel XIV zwar ähnliches ausgesprochen gewesen[3]; aber nunmehr hatte die Angelegenheit seit dem denkwürdigen Schiffahrtsdekrete von 1717 erhöhte Bedeutung gewonnen. Gegenseitiger freier Handel auf der See und auf der Donau (Art. I—III) gegen Bezahlung von 3 % Ein- und Ausfuhrzoll (auch in natura), dann die Klausel der Meistbegünstigung, das Recht der Bestallung von Konsuln waren die wichtigsten Bestimmungen dieses Vertrages, in welchem ausdrücklich der Schiffe „portanti la bandiera o le fiammole e munite delle lettere-patenti Cesareo-Regie“ erwähnt wird. Welcher Wechsel der Zeiten prägt sich mit diesem Vertrage aus! Noch 100 Jahre früher im Frieden von Wiener Neustadt (1618) mußte Österreich die Uskokenbarken seiner Küste verbrennen und noch im Jahre 1700 fuhren seine Schiffe ohne Flagge, während sie 1717 schon stolz das kaiserliche Banner über die Meere trugen!

---

[1] L. Galibert. Geschichte der Republik Venedig. Op. c. pag. 232.

[2] Dr. H. Blodig. Die österr. Zoll- und Staatsmonopols-Ordnung. Wien 1863.

[3] Korvettenkapitän Ferd. Attlmayr. Die Elemente des internat. Seerechts. Op. c. Tom. II. pag. 566: „„Art. XIV. Conformemente anche alle precedenti sacre Capitolazioni, il commercio dei sudditi d'ambe le parti, sarà libero in tutti i Regni e territori degli Imperi . . . . . così pure i sudditi di Sua Maestà Cesarea, di qualunque siasi nazione, godranno e profiteranno della sicurezza e dell' utile del commercio nei Regni dell' eccelso Impero nel modo convenevole e coi privilegi di uso.““ Über den Wortlaut des Vertrages von Passarowitz vgl. Attlmayr S. 567—576.

Digitized by Google

Ohne Zweifel beginnt mit Karl VI. eine neue Ära für die österreichische Handelspolitik zur See, und wären späterhin nicht die schwierigen Verhältnisse wegen der Erbfolgefrage und die langen, welterschütternden napoleonischen Kriege aufgetaucht, welche Österreich finanziell so schwer geschädigt haben, so stünde es wahrlich besser mit seiner Handelsmarine. Die Grundlagen für eine freie Entwicklung der Schiffahrt in Österreich sind das Werk Karls. Insbesondere Triest verdankt die Anfänge seines kommerziellen Aufschwungs, die Befreiung vom venetianischen Drucke der Tätigkeit dieses Herrschers, der leider, durch die politische Lage anderweitig zu sehr beschäftigt, trotz seines außerordentlichen Interesses für die See nicht durchgreifend genug seine trefflichen Ziele verfolgen konnte. Mannigfache Erlässe beweisen, wie sehr ihm die Neubelebung der Küste der Erblande am Herzen lag. Schon mit dem Patente vom 2. Juni 1717 wollte er eine Fabrikindustrie an der kroatischen Küste südlich von Fiume schaffen und zwar für „„Seiden- und Wollen-Zeug in zu Fabriquen diensamben Häusern, wiezumahlen mit verschiedenen zum Wasser-Gebäu tauglichen Mühlen"", ein Bestreben, welches leider, wie so vieles andere, in den ersten Anfängen stehen geblieben ist, und am 18. März 1719 erfloß das außerordentlich bedeutsame Patent, mit welchem Triest und Fiume zu Freihäfen erklärt wurden. Kaum war dies geschehen, so ahmte der Papst dieses Beispiel in dem zum Kirchenstaate gehörigen Ancona, nach und Venedig, welches sich durch die drei Freihäfen an der Adria schwer geschädigt sah, erklärte sich gleichfalls zum Freihafen. Infolgedessen entstand ein scharfer Tarifkrieg, namentlich zwischen Triest und Venedig, während Fiume noch bedeutungslos verblieb. (So hatte Venedig z. B. durch maßlose Erhöhung der Zölle den Transithandel von der Tiroler Route auf die Linie durch Graubündten abgedrängt.) Auch der Kirchenstaat trachtete hierbei auf seinen Vorteil zu kommen und gründete eine Messe in Sinigaglia, welche Venedig seinen Untertanen untersagte zu besuchen, welches Verbot der Papst sofort mit gleicher Maßregel gegenüber der Republik beantwortete. In der Folge ward jedoch die Messe von Sinigaglia am Weststrande der Adria mit gegenwärtig ganz versumpftem Hafen, welche sich bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts erhielt, einer der wichtigsten kommerziellen Vereinigungspunkte Südeuropas, denn noch 1848 schätzte man die hier gemachten Geschäfte jährlich auf 90 Millionen Franks[1].

[1] L. Galibert. Geschichte Venedigs. Op. c. pag. 233; G. Brodmann. Memorie politico-economiche della cittá di Trieste ecc. Venezia 1821: Triest hatte 1717 nur 5600 Einwohner, S. 9.

Digitized by Google

Wie der Hafen von Triest durch die „Einführung deß Universal-Commercii" gehoben werden sollte, führte das klassische Patent Karls genau aus, dessen Wortlaut in dem gediegenen Werke von Ernst Becher (Die österreichische Seeverwaltung 1850—1875) nachgelesen werden kann. Demgemäß sollte „denen fremden Traffikanten, Schiff-Patronen, Manufakturisten und anderen Künstlern" die Seßhaftmachung an der Küste und sonst in Österreich erleichtert werden; zweitens sollten die „Haubt-Straßen" verbessert und allen Handelsleuten erlaubt werden, „in allen Häven mit ihren eignen, als gemüttenden Schiffen mit allerhand Gütter anzukommen, aufzuhalten und auszusegeln"; drittens wurden „zu solchem Ende zu Porti Franchi die an dem Mari Adriatico liegende beede Stätt Fiume und Triest gnädigst benenset"; viertens eine Kontumazordnung verfaßt und Handel ohne Abgaben (mit Ausnahme der „leydentlichen Mauth") und eines halben Prozents des Wertes der „würklich verkaufften" Waren als „Admiralitäts-Zoll" gewährt, wie auch Bestrafung der „See-Rauber" zugesagt und die Lagerung von Waren in „Cameral-Magazinen" gestattet; fünftens sollte „ein genugsamer Assecurations-Banco bestellet" werden; sechstens wurde ein „Wechsl-Gericht" eingesetzt; siebentens der Häuserbau in Triest und Fiume begünstigt; achtens Verfügungen zum Schutz des Eigentums im Kriege erlassen; neuntens das Strandrecht gegen Schiffbrüchige abgeschafft, zehntens Erleichterungen in betreff „Quartier und Personal-Beschwärden" den Kaufleuten gewährt; elftens wurde bestimmt, daß die ankommenden Schiffe „aller Visitation befreyet" sind, wogegen das „authentische Passaport, worinnen der Nahmen deß Schiff-Patrons, sein Aufenthalt und des Schiffs Freyheit sambt Specifikation ihrer Ladung von jenen Orthen, wo sie außgeloffen seynd" vorzuzeigen war und nur „Contraband-Waren nicht aber andere visitiret und abgenommen werden"; zwölftens wurde die Erbauung „öffentlicher Häuser zu besserer Fortpflanzung derer Commercien", also die Errichtung von Privat-Warenmagazinen (fondachi, wie in Venedig) gefördert und endlich dreizehntens zugesagt, daß „denen Frembd-Negotianten alle gedeulichen Real- und Personal-Freyheiten" erteilt werden sollen.

Dies waren die weitgehenden und weitausschauenden Maßnahmen Karls VI. für seine österreichische Küste; ein gewaltiges Wort entgegen der harten Seeherrschaft Venedigs, das die Ostküste der Adria bisher in ihrem Elende verkümmern ließ. In den Entscheidungen des Kaisers ist aber auch klar und deutlich der Weg für alle Zukunft vorgezeichnet und in seinem Grundplan festgelegt worden, der nachmals zu der staatlichen Fürsorge für die Handelsmarine in breiter Weise geführt

Digitized by Google

hat. Mehr als irgendwo anders in der Welt erwartet in Österreich die Handelsmarine die Leitung ihrer Geschicke durch den Staat selbst.

War mit dem Patente von 1719 die Grundidee für den Ausbau der handelsmaritimen Einrichtungen festgesetzt worden, so bezogen sich die kaiserlichen Dekrete von 1722 auf die Einsetzung eines eigenen Handels- und Seegerichtes[1] und auf die Einführung eines Wechselkodex; 1724 ergingen Verfügungen über das Lazarett- und Kontumazwesen, und 1725 ergänzte ein neuer kaiserlicher Erlaß über das See-Sanitätswesen, die Zollgebarung und die Freihafen-Einrichtungen das Patent von 1719. Im Freihafen, welcher unter einem eigenen Kommandanten stand, war für die Einfuhr keinerlei Abgabe zu leisten. Die Waren kamen entweder in die Kameral- oder die Privatmagazine, und wenn aus den letzteren entgegen den Angaben der Schiffsmanifeste Waren bei der Ausfuhr fehlten, so mußte für dieselben Zoll erlegt werden, worüber der kaiserliche Freihafenkommandant, dem die ganze Gebarung in diesem Gebiete oblag, wachte.

Bei der ungeheuren Aufgabe, zahlreiche neue Erwerbungen an Land mit den alten habsburgischen Erblanden in eine systematische innere Verbindung zu bringen, ist es zu verwundern, daß Karl den Seeangelegenheiten so reges Interesse zuwandte. Auf den Trümmern einer schon 1671 begründeten, aber bald wieder verkümmerten levantinischen Handelsgesellschaft errichtete er schon 1716 die indische Handelskompagnie, deren Hauptsitz Ostende war, und 1719 mit dem Laxenburger Patente vom 27. Mai die sogenannte Orientalische Kompagnie, die in Österreich selbst mit der Verwaltung in Wien und einer Generalagentur in Triest eine selbständige Entwicklung nahm. Immer den Ratschlägen Eugens von Savoyen, der in der Stärkung des auswärtigen Handels die sicherste Gewähr für die Kräftigung des Staatsbewußtseins erblickte, folgend, stattete er diese Aktiengesellschaft mit den reichsten Privilegien aus. Sie sollte dem Handel im türkischen Reiche, auf der unteren Donau und im westlichen Mittelmeere bis nach Portugal dienen, ward mit einem Kapitale von einer Million Taler gegründet; eine Aktie war für 1000 rheinische Gulden käuflich. In ihr sollte ein Gegengewicht gegen den kommerziellen Einfluß Venedigs entstehen. Aber trotz bedeutender Anfänge kam die ganze orientalische Kompagnie nicht vorwärts. Sie krankte an der Schwerfälligkeit ihrer Organisation, an der unreellen Gebarung mehrerer ihrer Direktionsmitglieder und Agenten, an der leb-

[1] G. Brodmann. Memorie ecc. Venezia 1821, pag. 97.

Digitized by Google

hasten Konkurrenz und an kleinlichen Differenzen zwischen ihrer Triester Werfte und der dortigen Gemeinde, nicht zum mindesten auch daran, daß dem heimischen Kaufmann noch das Verständnis für den großen Handel vollständig fremd war. Die Kompagnie verfügte über 8 große Schiffe weiter Fahrt (Primogenito, San Carlo, San Michele, Carlo VI, San Leopoldo, San Francesco Saverio, Pandora und Anna), dann über eine Marciliana und ein Trabakel (Le anime del Purgatorio); ihren Registerbrief (das Flaggenpatent) erhielten diese und alle anderen österreichischen Schiffe von der Provinzialregierung in Laibach ausgestellt. Die ganze Geschichte der orientalischen Kompagnie[1] liest sich wie ein handelsmaritimes Trauerspiel auf mangelnden Unternehmungsgeist und widrige innere und äußere Verhältnisse. So wurden z. B. schon die drei erstangeführten Schiffe, welche in Triest von Stapel gelaufen waren, nach einigen Reisen bereits 1723 in Portugal verkauft. Die größeren Schiffe machten Reisen nach Konstantinopel, Smyrna, Messina, Neapel, Portugal; die kleineren nach Albanien, den Archipel, nach Süditalien und insbesondere zur großen Messe nach Sinigaglia oder den Po-Strom aufwärts in das Mailändische. Das Schiff Carl VI.[2] befand sich 1732 am 1. Januar in Triest unter Reparatur, welche 5½ Monate in Anspruch genommen hatte, um sodann mit einer Ladung Holz und Tauwerk für Konstantinopel nach Fiume abzugehen, wo es 38000 Pfund Schwefel, 5000 Bretter und 100 Kisten kärntnerischen Stahl nebst einer weiteren Partie Tauwerk lud. Oft dauerte es Monate, bis von der Zentraldirektion in Wien irgend eine Entscheidung wegen einer zu unternehmenden Reise kam; da die Waren aus dem Innern nur schwer und in kleinen Partien mit dem Straßenfuhrwerk nach Triest über das Gebirge gelangen konnten, verging eine heillos lange Zeit, bis so ein Schiff seeklar war. Während dessen liefen enorme Spesen für die Erhaltung von Schiff und Mannschaft auf, und häufig mußten bei den Reisen grundlos in den verschiedenen Häfen der Mittelmeerstaaten langwierige Quarantänen überdauert werden, welche oft unter nichtigen Vorwänden aus Geschäftsneid absichtlich verlängert wurden.

Die Verluste überschritten ständig die Gewinne. Man griff alles an, was sich an Geschäften bot, hatte keine brauchbaren Agenturen und Zwischenhändler, Leute ohne Platzverständnis, und schließlich brachte das

[1] Giovanni Bussolin: Della Imp. Privilegiata Compagnia Orientale. Trieste 1882. (Pubblicazione dell' i. r. Governo marittimo.)

[2] Bussolin Op. c. pag. 60.

Digitized by Google

Zuviel ohne Wahl alljährlich bei der Bilanz ein klägliches Minus. So hatten 1722 die Agenturen in Triest und Fiume eine Unterbilanz von 109826 Lire; 1723 sind bei den nämlichen Agenturen Verluste von 172974 Lire ausgewiesen. Das Jahr 1725 allein brachte für die Agentur Triest bei einem Gesamtumsatz von 585182 Lire einen Verlust von 124073 Lire und im Zeitraume von 1725—1731 hatten Triest und Fiume zusammen 582371 Lire Verlust[1].

So verschwand 1741 sang- und klanglos kurz nach dem Tode ihres Gründers die erste größere österreichische Schiffahrtsunternehmung; man kennt nicht den Moment ihrer Auflösung nach langwieriger Agonie. Aber trotzdem ist sie und die ganze großartig angelegte Handelspolitik Karls VI. nicht ohne Wirkung auf die Triester und Fiumaner Verhältnisse geblieben; es waren durch sie neue Handelsbeziehungen angeknüpft worden; besonders holländische und englische Schiffe kamen nun häufiger in die Adria; Fabriken und Schiffswerften (Buccari, Triest, Porto Ré, Zengg) waren ins Leben gerufen; der Küstenverkehr mit Griechenland, Süditalien, Neapel und dem Kirchenstaate reger geworden; die Straßen ins Innere wurden verbessert (1712 Schiffbarmachung der Save, 1716 Semmering-Straße, Loibl-Straße, kroatische Karls-Straße) und eine Reihe von Handelsfirmen, insbesonders aus Griechenland, Italien und Deutschland, gründete Zweigniederlassungen in Triest. Unzweifelhaft erweiterte sich der Horizont der Kaufmannschaft und zwar ganz speziell in der Richtung nach der näheren Levante.

Andere Einrichtungen Karls VI. sind die Schaffung einer obersten Kommerz-Intendanz (1731) (auch Kommerzial-Ober-Direktorium genannt) für den Handel und die Gründung der Kriegsmarine, die dem Wunsche nach dem wirksamen Schutze des Seehandels entsprungen war[2]. Schon 1725 zeigte sich zum großen Verdrusse der Engländer die kaiserliche Kriegsflagge auf der See.

Leider wurde der Lebensabend des edlen Kaisers, der seine Völker mit Milde regierte, durch den 1737 wieder ausgebrochenen Türkenkrieg verbittert. Serbien und die Eugenschen Eroberungen südlich der Donaulinie gingen im Frieden von Belgrad (1739) endgültig verloren, und damit war die große Idee des leider zu früh dahingegangenen Prinzen von Savoyen, die Donaumündungen für Österreich zu gewinnen, durch

[1] Bussolin Op. c. pag. 163.

[2] Geschichte der k. k. Kriegsmarine I. Teil von Joseph Ritter Rechberger von Rechtron, k. k. Oberstlieutenant. Wien 1882, S. 16, 25—33.

Digitized by Google

die Ungeschicklichkeit der nachfolgenden Feldherren in Nichts zerflossen. Serbien und Bosnien verfielen wieder in türkische Knechtschaft; der schmale Küstenstreifen des venetianischen Dalmatien verlor sein Hinterland, denn der Handel mit diesen Gebieten, der sich seit dem Passarowitzer Frieden erfreulich zu regen begonnen hatte, verödete wieder.

Tiefbetrauert von den dankbaren Triestern[1], die ihn 1728 überaus festlich in ihren Mauern begrüßt hatten, starb Kaiser Karl VI., der Begründer des Freihafens und der Befreier der Adria von der venetianischen Vorherrschaft, am 20. Oktober 1740 in Wien, sein Reich unter den schwierigsten Verhältnissen Maria Theresia hinterlassend.

VI. Maria Theresia (1740—1780).

Die große Kaiserin verfolgte trotz der furchtbaren politischen Verwicklungen, welche namentlich ihre ersten Regierungsjahre erschütterten, kraftvoll und unentwegt, durch tüchtige einsichtsvolle Staatsmänner unterstützt, im großartigen Zuge die Seepolitik ihres Vaters und gilt uns als die Schöpferin unserer Machtstellung zur See, als die Gesetzgeberin, deren Anordnungen bis zum heutigen Tage zu bedeutendem Teile in Geltung geblieben sind. Vieles davon hat sich freilich heute überlebt und bedarf dringend der Reform; aber bezeichnend ist es, daß das damals von ihr Geschaffene so lebensfähig war, daß es länger denn ein Jahrhundert nicht die Anpassungsfähigkeit an die geänderten modernen Verhältnisse der Seeschiffahrt verlor. Wahrlich schwierig mag die Aufgabe gewesen sein, mitten unter den Kriegsstürmen jener Zeit und der argen finanziellen Bedrängnis die ersten Wege zu bahnen, die aus den unsicheren Zuständen an der Küste zu einer geordneten Verwaltung und Rechtsprechung für die Handelsmarine führten, die ferner die kommerzielle Bedeutung der Küstenländer für Österreich gewährleisteten.

Wenn auch Venedigs Vorherrschaft auf der Adria durch das denkwürdige Patent Karls VI. einen argen Stoß erlitten hatte, so ist doch zu bedenken, daß es im Besitze von beinahe ganz Dalmatien und der jonischen Inseln bei den regen Verkehrsbeziehungen zwischen seinem Gebiete und der österreichischen Küste auch in jener Zeit seines Niedergangs noch immer die erste handelspolitische Rolle im adriatischen Golfe spielte. Ragusa hatte seine Bedeutung vollständig, wie wir oben sahen, ein-

[1] Bussolin Op. c. pag. 19. „Popolo (di Trieste) che altamente deplorava la perdita dell' amato Sovrano"; G. Brodmann, Memorie Op. c. pag. 97.

Digitized by Google

gebüßt, und nur der Kirchenstaat, dessen Messe in Sinigaglia blühte, hatte in kommerzieller Beziehung nicht zu unterschätzende Kraft.

Kaiserin Maria Theresia (1740—1780) fand bei ihrem Regierungsantritte ihre Länder hinsichtlich Bodenproduktion, Industrie und Gewerbe weit hinter den Weststaaten, die mitten im Getriebe des Welthandels standen, zurück; sie setzte die Zollpolitik ihres Vaters (das Prohibitivsystem) konsequent fort, damit Wiedervergeltung gegen alle andern europäischen Staaten übend, und bemühte, sich die Volkswirtschaft zu entwickeln, kommerzielle Verbindungen hauptsächlich mit dem Osten und Süden, mit Rußland und der Türkei, anzuknüpfen. Ihre Handelspolitik war darauf gerichtet, die Bodenerzeugnisse und Industrieprodukte donauabwärts und zur See außer Landes zu verwerten, Verträge zu schließen; das Konsularwesen im Oriente auszugestalten; Ausfuhrverbote für Rohprodukte zu erlassen. In letzter Instanz hatte der Hofkommerzienrat die Handelsangelegenheiten zu führen, dem in Triest die Haupt-Kommerzial-Intendenza als eigene Provinzialbehörde bis 1776 und nach diesem Zeitpunkte ein kaiserlicher Gouverneur unterordnet war[1]. Das Wiener Kommerz-Direktorium wurde 1776 aufgelöst und dessen Geschäfte gingen an die „vereinigte Hofkanzlei" über; Fiume und die kroatische Küste kamen zu Ungarn; das Zengger Gebiet mit Buccari wurde dem Generalkommando in Karlstadt zugewiesen.

Das Seewesen der österreichischen Küste hatte mit den schwierigsten Verhältnissen zu kämpfen; da war es vor allem die Zollpolitik Venedigs und der Seeraub der Barbareskenstaaten Nordafrikas, welche schweren Stand schufen. Die Schiffahrt der Erblande gestaltete sich, wie von Ebner sagt, „zu einem so unsicheren Geschäfte, daß es zum großen Teile nur dem zwingenden Bedürfnisse nach Ausdehnung des Verkehrs zugeschrieben werden kann, wenn sie sich trotz dieser vielen, mit Verlust von Leben und Gut verbundenen Störungen von neuen Unternehmungen nicht abschrecken ließ". Aber auch die durchaus mißlichen und schwierigen Beziehungen zum ferner liegenden Auslande hinderten den raschen Aufschwung der Seeschiffahrt. Im Orient beherrschten die Seemächte des europäischen Westens vollständig den Markt; die levantinischen Handelsgesellschaften Frankreichs und Englands, letzteres zumeist auf dem Wege über Rußland bis über den Kaspi-See nach Persien und

[1] Vgl. das gediegene Werk: A. Ebner von Ebenthall (gegenwärtig Präsident der k. k. Seebehörde). „Maria Theresia und die Handelsmarine." Triest 1888, S. 16. Der Darstellung dieses Buches folgt in Kürze und auszugsweise vorliegende flüchtige Skizze.

Digitized by Google

Armenien; dann Holland, Dänemark, Genua und Venedig wetteiferten um größere merkantile Bedeutung.

Verfolgen wir zunächst die Handelsverträge Österreichs zu Zeiten Maria Theresias. Mit Tunis war durch Intervention der Pforte schon 1725 ein Waffenstillstand vereinbart worden, in dem bei der Aufzählung der kaiserlichen Besitzungen auch der inhabitants de Fiume et de Trieste erwähnt und der Errichtung eines Konsulats gedacht wird; hierauf folgte der Friedenstraktat vom 23. Dezember 1748, worin versprochen wurde, daß die tunesischen Korsaren keine Raubzüge gegen Österreichs Küsten unternehmen werden (Art. II), daß die heimischen Kaufleute und deren Waren freies Geleite haben sollten, und wenn deren Papiere in Ordnung befunden wurden, so war nur die Ankertaxe für Schiffe wie für andere meistbegünstigte Nationen zu bezahlen. Aus diesem Vertrage (Art. VI) ist ferner zu erkennen, daß jene Schiffe als berechtigt zur Führung der kaiserlichen Flagge angesehen wurden, deren Mannschaft zu zwei Dritteilen aus österreichischen Staatsbürgern bestand (a riserva della terza parte, quale potrà esser composta di persone di nazione ancora nemica). Gegenseitig war Hilfeleistung in Seenot gegen Bezahlung aufgelaufener Bergungskosten und unangetasteter fernerer Besitz des gestrandeten Gutes gewährleistet. Es war verboten, kaiserliche Untertanen, die von Feinden nach Tunis gebracht wurden, als Sklaven anzukaufen (Art. VIII). Kaiserliche Schiffe durften nicht mit Gewalt in Fracht genommen werden (non potranno essere con violenza nolleggiati) (Art. X). Bei etwaigem Ausbruch von Feindseligkeiten war festgesetzt, daß den seßhaften Angehörigen beider Staaten sechs Monate Zeit gewährt werden solle, um die Geschäfte abzuwickeln und in die Heimat zurückzukehren (Art. XIII). Entlaufene tunesische Sklaven mußten rückgestellt werden (Art. XIV). Flüchtlinge beider Staaten sollten als Freie behandelt sein (Art. XVII)[1].

Verträge ähnlichen Inhalts waren mit Tripolis 1749 und Algier 1748 geschlossen worden; hingegen nicht mit Marokko[2]. Mit der Türkei bestanden die Verträge von Karlowitz (1699), Passarowitz (1718) und Belgrad (1739), welchen sich die Nachtragskonvention (türkisch Sened) vom 24. Februar 1784 erst spät anschloß[3]. Trotz dieser schönen papiernen Verträge mit den Barbareskenfürsten und Paschas und trotz der auf

[1] F. Attlmayr. Internat. Seerecht. II. Bd., S. 551—558.
[2] von Ebner. Op. c. pag. 3. Mit Marokko erst 1783 unter Joseph II.
[3] F. Attlmayr. Op. c. II. Band, S. 577—581.

Digitized by Google

diplomatischem Wege erlangten Zusicherung der Pforte, österreichischen Kauffahrteischiffen volle Sicherheit zu gewähren, dauerten die Raubzüge der Berber fort (noch 1765 z. B. in den Gewässern von Lissa und Ragusa, sowie 1778, wo eine ganze Schiffsbemannung in Sklaverei geriet), und die Seefahrt hatte schwer darunter zu leiden. Nicht unerwähnt soll bleiben, daß 1759 englische Kaper unter preußischer Flagge Seeraub im Mittelmeere schwunghaft betrieben[1]. Unter solchen Verhältnissen konnte das westliche Mittelmeer kaum befahren werden, und nur in der Adria, wo die Konkurrenz Venedigs, des Kirchenstaats, Neapels und selbst Ragusas zu bestehen war, sowie in der Levante, wo wieder die Weststaaten die Meere beherrschten, kam einiger Seehandel Österreichs auf, als schwacher Anfang zunächst!

Über die Stärke der heimischen Handelsflotte zu jener Zeit haben wir nur spärliche Daten, obwohl ich überzeugt bin, daß sich solche noch ganz gut zusammentragen ließen. Ebner, welcher aus vorhandenen alten Akten mit Bienenfleiß hierüber eine Zusammenstellung machte[2], erwähnt: „Im Jahre 1755 gab es in Triest 29 patentierte Schiffe mit dem Gesamtgehalte von 4385 miliara und 30 Pieleghi und Brazzere (beides Küstenfahrer) mit 1040 miliara. In Fiume bestanden in demselben Jahre 12 patentierte Schiffe mit einem Gehalte von 2490 miliara und 11 Trabakeln und Pieleghi mit 652 miliara. Zengg weist 21 patentierte Schiffe mit 1660 Tonnen, 10 noch mit Seepaß der Intendenza versehene Schiffe von 220 Tonnen und 7 Trabakeln, Pieleghi und Brazzere ohne Flagge mit 56 Tonnen auf. Carlobago erscheint mit 1 Trabakel mit Seepaß (Gehalt 53 Salzkisten) und 4 Trabakeln und Brazzere (Gehalt 470 barile [Faß] Wein). Im Jahre 1759 sind Triest mit 45 großen und kleinen Schiffen von 1981 Tonnen, Fiume mit 27 solchen Schiffen von 1700 Tonnen, Zengg mit 39 Schiffen, Carlobago mit 5 Schiffen (Gehalt 720 barile Wein), Buccari mit 23 Schiffen von 2225 Tonnen notiert. Nach einer Nachweisung vom 30. September 1760 belief sich der Stand der Handelsmarine auf 53 große, 30 mittlere und 44 kleine, zusammen 127 Schiffe mit einer Bemannung von 927 Seeleuten."

---

[1] v. Ebner Op. c. pag. 4; Rechberger v. Rechkron Op. c. pag. 79—82, pag. 122.

[2] v. Ebner Op. c. pag. 55; Rechberger sagt S. 75: „Es läßt sich feststellen, daß 1750 31, 1751 16, 1752 38, 1753 33, 1754 17 und 1755 10 Fahrzeuge unter k. k. Flagge ausliefen, um in das Mittelländische Meer, eventuell nach der Levante zu segeln."

Digitized by Google

Stand der österreichischen Handelsmarine vom 30. Sept. 1760.

Häfen	Große Schiffe über 100 Tonnen	Mittlere Schiffe über 50 Tonnen	Kleine Schiffe unter 50 Tonnen	Bemannung	Schiffe
Triest	15	7	26	286	48
Fiume	14	9	4	233	27
Zengg	20	12	7	334	39
Carlobago	—	1	4	24	5
Buccari					
Portoré	4	1	3	50	8
Summe	53	30	44	927	127

Nach Ebner betrugen die Zuwachszahlen der Jahre 1761—1764:

1761: 22 Schiffe mit 3016 Tonnen,
1762: 14 = = 1479 =
1763: 19 = = 2423 =
1764: 21 = = 3446 =

Über den Schiffsverkehr Triests geben folgende Zahlen Auskunft:

Jahr:	Ankünfte:	Abfahrten:
1753	4761	3144
1755	5336	3421
1760	3752	3496
1765	4819	4734
1766	5394	4869
1767	6120	5074
1768	6828	5768

„Die Differenz zwischen den Ankunfts- und Abfahrtszahlen wurde dadurch erklärt, daß die venetianischen Schiffe sich der Abfahrtsmeldung entziehen, um entweder der Gebührenentrichtung zu entgehen oder um ungestört Schmuggel treiben zu können. Zur Abhilfe wurden die Schiffe Venedigs schon bei der Ankunft verpflichtet, eine Kaution zu erlegen“ [1].

Nach der Flagge erscheinen österreichische, kaiserliche, römische, schwedische, dänische, holländische, neapolitanische, venetianische, genuesische, hamburgische, ragusäische, türkische, hierosolimitanische, maltesische und spanische Schiffe. Rechberger erwähnt (S. 123): „Im Jahre 1765 waren eingelaufen (in Triest): 14 französische, 16 englische, 113 neapolitanische, 117 päpstliche, 5 dänische, 1 schwedisches, 7 holländische, 53 venetianische,

[1] v. Ebner Op. c. pag. 56; Rechberger pag. 74.

Digitized by Google

22 ragusäische, 22 toskanische, 1 maltesisches, 59 türkische und viele genuesische Schiffe, im ganzen über 428" fremde.

Die Stadt Triest hatte 1693 die Bevölkerungsziffer von 10183 Einwohnern[1], 1717 ging diese Zahl auf 5600 Seelen zurück, 1758 zählte sie 6424, bei der Volkszählung[2] im Jahre 1777 hatte sie 20000 Einwohner.

Die Beteiligung der Küstenbevölkerung an der Schiffahrt war gering, trotzdem die Vorschrift bestand, daß ein Schiff zu $^2/_3$ mit Inländern besetzt sein mußte (vgl. auch Vertrag mit Tunis 1748). Die Schiffe hatten damals wegen der unsicheren Zeiten der Piraterie und wegen des Mangels maschineller Hilfsvorrichtungen eine weit höhere Bemannung denn heute. In der Regel waren 30—40 Matrosen an Bord, manchmal bis zu 60, weil auch auf die Bedienung der Geschütze Bedacht genommen werden mußte. Im Jahre 1760 hatten, wie oben bemerkt, die Schiffe einen Bemannungsstand von 927, und für 1763 wird ein solcher von 1030 Mann angegeben. Österreich zählte 1762 nach Rechberger (S. 123), der aus den Akten des Hofkammer-Archivs (Fol. 110, Konvolut 5364) schöpfen konnte, an 64 Kapitäne, 11 Lotsen, 66 Bootsmänner, 145 Schiffer der kleinen Fahrt, 605 Handelsmatrosen, 74 Schiffsjungen. Triest hatte einschließlich von 87 Fischern 226, Fiume 186, Zengg 219, Carlobago 25, Buccari 204, das österreichische Istrien 223 und Friaul 51 Seeleute; hierunter waren noch viele Fremde eingeschrieben. Immerhin war der Zustand der heimischen Seeschiffahrt ein trauriger zu nennen. Die Triester Kaufmannschaft hatte kein Interesse an heimischer Reederei; im Gegenteile bediente sie sich mit Vorliebe fremder Schiffe, da hierdurch einerseits höhere Sicherheit zur See gewährleistet war, anderseits keine Sorge für Rückfracht bestand.

Um die mangelhafte Beteiligung der Küstenbewohner am Seedienste zu beheben, erfl[illegible]n mehrere Maßnahmen, wie Befreiung vom Kriegsdienste, von außerordentlichen Abgaben, dann eine Art Versorgung für Witwen von Seeleuten, die zehn Jahre gedient hatten. Seemannswitwen ohne Kinder erhielten einen Gulden Monatspension, solche mit Kindern unter 15 Jahren 2 Gulden. Ferner gewährte Ausländern schon eine Seedienstzeit von drei Jahren als Matrose oder von fünf Jahren als Kapitän oder Schiffsschreiber (scrivano) das Heimatsrecht in Österreich.

[1] Dr. Petrus Tomasin. Die Post in Triest Op. c. pag. 41 (nach Angaben P. Rosettis).

[2] Tomasin Op. c. pag. 45; Brodmann Op. c. pag. 9.

Digitized by Google

Aber nicht nur an Seeleuten, sondern auch an Kapitänen war stark fühlbarer Mangel, dem unbedingt abgeholfen werden mußte, wollte man die heimische Schiffahrt heben. Es war daher zulässig, fremde Kapitäne mit der Führung eines Schiffes zu betrauen, aber dann mußte überdies ein Inländer als Kommandant, als Capitano della Bandiera Imperiale, eingeschrieben sein. Anderseits war es ein eifriges Streben der Kaiserin, das nautische Unterrichtswesen an der Küste fest zu begründen, und 1754 wurde eine theoretisch-praktische Schule für Mathematik und Nautik in Triest errichtet und mit allem Nötigen ausgestattet. Man darf nicht glauben, daß bis dahin das Studium der nautischen Wissenschaften in Istrien und namentlich in Dalmatien ganz vernachlässigt gewesen sei; im Gegenteil! Schon im 15., 16. und 17. Jahrhundert hatten sich ganz hervorragende Nautiker eingehend namentlich in der Bocche di Cattaro (Anton Dominis von Arbe, Franz Patrizio von Cherso, Ureman von Spalato, Friedrich Grisogono von Zara, Lorenz Grisogono von Spalato, Anton Lorgna von Knin, Markus Martinovich von Perasto, Anton Grubaš, Smecchia, Mathias von Zmajevich, Gagriza, alle vier gleichfalls aus Perasto u. a. m.) mit dem Studium der einzelnen maritimen Wissenschaften beschäftigt, und das 18. Jahrhundert brachte den berühmten Roger Boscovich aus Ragusa (1711—1787), dessen Werke in 5 Bänden in Bassano 1785 erschienen sind. Besonders interessant sind aus dessen astronomischen und geodätischen Arbeiten die Dissertatio de maculis solaribus (1736) und das Buch De expeditione ad dimetiendos secundi meridiani gradus (Rom 1755). In Cattaro[1] und Ragusa waren Ordenspriester der Regel des heiligen Franziskus, in Triest Jesuiten[2] die Lehrer der Nautik gewesen. In Triest war der Lehrplan für zwei Jahre berechnet, in denen Mathematik, ebene und sphärische Trigonometrie und Rundschiffahrt zum Vortrage gelangten. Die Frequenz der Schule betrug durchschnittlich 25 Hörer. Nach einer Resolution der Kaiserin aus dem Jahre 1756 sollte niemand in den Staatsdienst an der Küste aufgenommen werden, der nicht die nautische Schule absolviert hatte. Die

[1] Prof. Giuseppe Gelcich. Cenni per la storia degli studi nautici in Dalmazia. Spalato 1902, pag. 9—15; vgl. F. Conte Viscovich. Op. c. pag. 272—278.

[2] v. Ebner Op. c. pag. 66; Dr. F. Paugger: Die Vergangenheit und Gegenwart der k. k. Akademie für Handel und Nautik (Schulprogramm). Triest 1875; Eugen Gelcich: Studien über die Entwicklungsgeschichte der Schiffahrt, Laibach 1882; S. 114; H. Littrow: Die nautischen Schulen in Österreich. Wien 1861, S. 12—14; Vinc. Dr. Farolfi: Cenno storico-critico delle nostre istituzioni nautiche. Trieste 1875; pag. 7.

Digitized by Google

Frequentanten der Schule, junge Leute zwischen 20 und 30 Jahren, wurden 1760 direkt zu Kapitänen und Schreibern (scrivani) ernannt; später jedoch verlangte man von ihnen eine dreijährige Einschiffungsperiode, bevor sie die Patente erhielten. So wirkte Maria Theresia auch auf diesem Gebiete bahnbrechend, gab der Marine heimische Kapitäne, und im Wesen blieb das von ihr eingeschlagene Erziehungssystem, nämlich theoretische Vorbildung, der die Praxis zur See nachfolgte, auch für alle künftigen Zeiten, sowie auch in der Gegenwart in Kraft. Es würde im Rahmen dieser flüchtigen und bescheidenen Skizze zu weit führen, näher in die Details, für die reiches Material zu Gebote steht, einzugehen. Tatsache ist, daß durch die Hebung des nautischen Unterrichtswesens in theresianischer Zeit der Ruf der österreichischen Kapitäne begründet ward und das Interesse an der Seemannschaft in weiteren Kreisen erwachte.

Andere Maßnahmen zugunsten der Handelsmarine bestanden in der Einführung einer eigenen Handelsflagge (1749), der Neuregelung der Schiffspapiere und Flaggenpatente im gleichen Jahre, deren Besitz allein dazu berechtigte, die heimische Flagge (Doppeladler auf gelbem Grunde mit schwarzen, schmalen Querstreifen) zu führen. Die Ausstellung der Patente erfolgte durch das Kommerzdirektorium im Namen der Kaiserin; als Bedingung galt, daß das Schiff Eigentum von Österreichern und daß zwei Drittel der Bemannung Untertanen waren. Man unterschied zwischen Schiffen weiter Fahrt mit Flaggenpatenten und Kapitänen und zwischen Schiffen der Küstenfahrt ohne derartige Patente und mit „padroni" als Führern. Ferner wurde 1759 eine Vorschrift über die Musterrolle (Schiffsvolks-Rollo) erlassen; ebenso erging eine Schiffsmanifest-Ordnung, — alles vorbereitende Maßnahmen, welche schließlich 1774 zur Erlassung des klassischen Navigationsediktes (Editto politico di Navigazione mercantile austriaca in data di Vienna 25 Aprile 1774) geführt haben. In den Flaggenpatenten und deren Vormerkung, welche bei der „Intendenz" in Triest besorgt wurde, haben wir die Anfänge der heutigen Schiffsregister, welche für Schiffe der weiten Fahrt, großen Küstenfahrt und Jachten bei der k. k. Seebehörde in Triest, für Schiffe der kleinen Küstenfahrt bei den k. k. Hafen- und See-Sanitäts-Kapitanaten in Triest, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Ragusa und Meljine angelegt sind, zu erblicken. An Registertaxen waren zu theresianischer Zeit für Schiffe über 100 Tonnen 50 Gulden, für Schiffe über 50 Tonnen 30 Gulden und für solche unter 50 Tonnen 15 Gulden zu bezahlen. Schon damals wurde die Einrichtung der sogenannten „Interimspässe" (Passavanti), nämlich von Dokumenten,

Digitized by Google

welche provisorisch zur Flaggenführung berechtigten, bis die formale Ausstellung des Flaggenpatents (Registerbriefes) erfolgen konnte, getroffen; eine Einrichtung, welche in den Gesetzgebungen anderer Länder zumeist nicht gebräuchlich ist, sich bei uns jedoch bis auf den heutigen Tag als nützlich erhalten hat.

Auch für die Belebung des Schiffbaues und der Werfteninduſtrie hat Maria Theresia vorgesorgt. Triest hatte damals zwei, jedoch ungedeckte Werften: eine im Verfalle begriffene der ehemaligen orientalischen Kompanie, die andere der S. Nikolaus-Bruderschaft; auch in Portorè, Buccari, Fiume und Zengg bestanden Werften. Diese Etablissements erfreuten sich wenigstens teilweise staatlicher Unterstützungen, aber trotzdem war Mangel an Holzgattungen und Ausrüstungsmaterial empfindlich bemerkbar, da die Küstenwälder devastiert waren. Für das Gewerbe der Ankerschmiede in Fiume und Triest wurde gleichfalls vom Staate erheblich vorgesorgt, in Triest sogar eine staatliche Werkstätte erbaut, und ebenso hatte eine der beiden Schiffstaufabriken in Triest eine kaiserliche Subvention.

Eine eigentümliche, uralte Institution, welche für Seeleute durch ihr menschenfreundliches Wirken, ihre Hilfsbereitschaft im Falle von Krankheit und Not zu Zeiten ihrer Blüte hohe Bedeutung hatte, ist die eben als Eignerin einer Triester Werft erwähnte Bruderschaft S. Nikolaus, in betreff deren wir hier nur kurz andeuten wollen, daß sie den Ursprung zu unseren Marine-Unterstützungsfonds, welche im Abschnitte „Wohlfahrtseinrichtungen von Dr. Johann Paul von Inama-Sternegg“ [1] näher beschrieben sind, bildete. Wie uns Tomasin in seiner Geschichte der Triester Post (S. 85) erzählt, wurde 1588 eine kleine, dem Schutzpatron der Schiffer — S. Nikolaus — geweihte Kirche der Schifferinnung übergeben, welche damals die Obliegenheiten der Briefbeförderung zur See, des Reisenden- und Pilgertransportes besorgte und außerdem invalide Schiffer, deren Witwen und Waisen mit milden Gaben aus eingegangenen Spenden und aus dem Erträgnisse des jährlichen Mitgliederbeitrages einer Petiza — 42 Heller — unterstützte. Nach Angaben von Dr. Attilio Hortis, welcher die Geschichte der Pilgerfahrten der Triester nach Rom und Loretto aus vorhandenen Akten der Gemeinde zusammengestellt hat [2], mußten die Rompilger der Gemeinde

[1] Die Lage der in der österr. Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter. Leipzig 1903.

[2] Attilio Hortis. Archeografo triestino. Trieste 1880—81. Tom. VII, pag. 203 ff. et 452 ff.

Digitized by Google

zwei Soldi entrichten und waren verpflichtet, Trieſter Schiffe zu benutzen. Leider hat Dr. Hortis, der unermüdlich tätige, gelehrte Kuſtos der Kommunalbibliothek und Archivforſcher, wie er mir letzthin ſagte, ſeine Studien über die mittelalterliche Geſchichte der Trieſter Schiffahrt nnd des Schiffbaues noch nicht abſchließen können; aber jedenfalls werden dieſelben ſeinerzeit noch ſehr intereſſante Streiflichter über dunkle Epochen unſerer Gewerbegeſchichte werfen. Soviel aber aus den bei Tomaſin (S. 87—121) zitierten Dokumenten hervorgeht, benutzten 1485 die Trieſter Reeder „Marcilianen" zum Transport der Pilger (haberent quondam cimbam et unam aliam marcilianam convenerunt insimul et pactum fecerunt conducere Romerios ad partes Marchiae et saumas Venetias insimul et dividere lucrum). Auch ganz präziſe Sicherheitsvorſchriften für dieſe Seeſchiffe für den Paſſagierverkehr finden ſich bereits 1525: Qui provisores diligenter habeant considerare qualitatem et quantitatem navigiorum, et secundum eorum conscientiam limitare illis debeant numerum peregrinorum, quos caricare et conducere debebunt. Et quod patroni dictorum navigiorum nullum acceptare peregrinum debeant ultra numerum illis deputatum et impositum sub poena per provisores illis imponenda, que perveniat in comune. Item quod dicti provisores nullo pacto permittere debeant quod navigia habentia mercantias debeant nec possint aliquos peregrinos conducere, sed solum illa in quibus non erunt alique mercantie. Weitaus am ſchönſten ſind aber die Sicherheitsvorſchriften für dieſe Maſſentransportſchiffe, den heutigen Auswandererſchiffen an Gedrängtheit der lebenden Ladung vergleichbar, im ſogenannten „Rotulus navigiorum" ausgeprägt (zwiſchen 1532 und 1535, alſo zur Zeit Karls V. und Ferdinands I., nachdem der Kirchenſtaat unter Papſt Julius II. 1511 von Venedig, wie anderen Ortes erwähnt, volle Schiffahrtsfreiheit auf der Adria erlangt hatte). Dr. A. Hortis hat mich auf dieſes von ihm im Trieſter Archiv aufgefundene, bei Tomaſin S. 89 veröffentlichte Dokument beſonders aufmerkſam gemacht. Ihm entnehmen wir, daß zur Vermeidung der discordias que ut plurimum ex inordinata lege proveniunt eingehende Beſtimmungen pro utilitate omnium ſeitens des Magiſtrats von Trieſt erlaſſen wurden, und zwar zunächſt eine Reihenfolge, nach welcher die Schiffe gemietet werden durften, nebſt anderen nebenſächlichen Ausführungen; dann aber die Begrenzung der Anzahl der Paſſagiere: item quod provisores debeant taxare et limitare numerum peregrinorum secundum quam taxationem navigia ferre debeant et non ultra sub penam, si ultra X excesserit, quinquaginta librarum, a X infra XL

Digitized by Google

librarum, ab inde superius centum librarum; ferner hinsichtlich der Seetüchtigkeit: item quod debeant navigia esse apta et bonis armamentis fulcita alias ad juditium deputatorum non admittantur ad dictum rotulum ne cum navigio pereant homines ex defectu navigii. Man sieht aus allen Bestimmungen, von denen ich hier nur die maritim wichtigsten zitieren konnte, mit welcher Sorgfalt die alten Triester Stadtväter vorgegangen sind, und selbst unser Veritas-Institut oder die modernen Ministerialverordnungen, „womit Sicherheitsvorschriften für Seeschiffe, welche Reisende befördern, erlassen werden" (Verordnung aus dem Jahre 1883), haben in diesem Rotulus navigiorum ein treffliches Vorbild aus uralter Zeit.

Die gemeinnützliche Bruderschaft S. Nicoló hatte genaue Statuten, welche 1760 von der Kaiserin Maria Theresia bestätigt wurden; dieselben hießen Mariegole (Madre-Regola = Mutter- oder Stammregel). Erst 1784 wurde die Bruderschaft unter Kaiser Joseph II. aufgelöst, ihr Vermögen zum Staatseigentum erklärt, jedoch unter dem Titel „Istituto di Marina" auch fernerhin der Unterstützung alter, erwerbsunfähiger Seeleute gewidmet. 1787 betrug der Institutsfonds 9313 Gulden 53½ Kreuzer in öffentlichen Kreditpapieren und 6157 Gulden Bargeld. Unter der französischen Herrschaft neuerdings aufgehoben, lebte die Einrichtung 1813 wieder auf und entwickelte sich durch staatliche und private Unterstützung derart, daß sie 1893 ein Kapital von 826451 Gulden besaß[1], welches sich mit Ende 1902 auf 2104063 Kronen erhöht hatte und unter der Verwaltung der k. k. Seebehörde in Triest steht.

In gesundheitspolizeilicher Beziehung erließ Maria Theresia 1755 „die General-Gesundheitsordnung und Instruktionen für die Sanitätsbeamten in dem innerösterreichischen Litorale"; fernere Patente von 1757, 1764 und 1766, endlich 1769 geben nebst dem Bau eines Seelazarets 1765 Zeugnis von der hohen Bedeutung, welche die Kaiserin der Regelung dieser Angelegenheit beimaß.

Wie der Hafen von Triest zu Zeiten der Kaiserin aussah, darüber mag uns nachstehendes kleines Bild Aufschluß geben, welches aus dem mir von befreundeter Seite bereitwilligst zur Verfügung gestellten „Receuil des principaux plans des Ports et Rades de la Mer Mediterranée, Estraits de ma Carte en douze feuilles, dediée a Monseigneur Le Duc de Choiseul, Ministre de la guerre et de la Marine, gravée avec Privilege du Roy par son tres humble Serviteur Joseph

[1] Tomasin. Op. c. pag. 93.

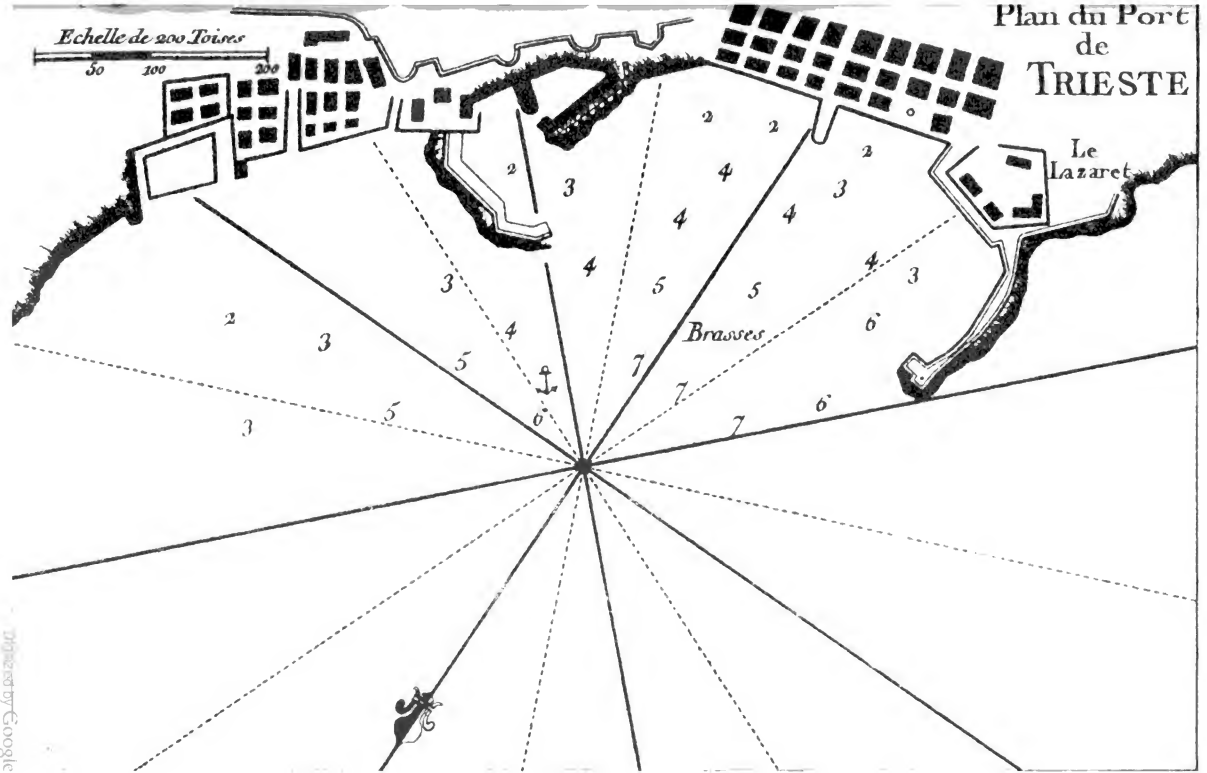
Digitized by Google

Roux, Hidrographe du Roy, a Marseille 1764" herrührt und gleichzeitig auch einen lehrreichen Einblick in den Stand der damaligen Kartographie gewährt. In diese schon ziemlich selten gewordene Seeplansammlung von Roux, welche 121 Hafenpläne des Mittelmeeres umfaßt, sind von adriatischen Häfen Ancona, Brindisi, Chioggia (Chiozza), Cattaro, Fiume, Goro an der Mündung des Po, S. Giorgio di Lissa (George sur l'isle de Lissa), Parenzo (Parenso), Spalato, Tremiti (Trimiti isles), Trieste und Venise aufgenommen, wobei die Pläne der Buchten von Cattaro und Fiume, d. i. eigentlich jener der Enge von Farasina, gänzlich verzeichnet sind, so daß man sofort erkennt, daß Hydrograph Roux dieselben aus damals vorhandenen sehr alten Kartenwerken geschöpft haben muß, vielleicht aus der Plansammlung des Anton Grubaš (um 1700), welcher als erster die Adria für Seefahrer gut beschrieben hatte (vgl. Viscovich pag. 277), wenn man vom Portolano del mare d'Alvise da Mosto, der aus noch älteren Quellen geschöpft haben muß, und von Edrisi absieht (vgl. auch Antonio Bianco 1436). Der Hafen von Triest bestand zu Zeiten der Kaiserin aus dem Hafen für größere Seeschiffe (Porto delle navi) und jenem für Küstenfahrer (Porticello oder Mandracchio); ersterer lag im Süden, letzterer im Norden des Hafenbereiches. Da beide dem wachsenden Verkehr nicht mehr genügten, ließ die Kaiserin, „um aus Triest einen florissanten Handelsplatz zu machen", den Theresien-Molo im Südwesten des Hafens (1751) und später den Molo San Carlo (1755) in der Mitte zwischen beiden Hafenteilen bauen, sowie eine Baggerung durchführen[1]. Der genannte Molo wurde 1778 verlängert und erhielt seine jetzige Gestalt im Jahre 1861. Außerdem begann man 1754 mit dem Bau des sogenannten „Canal grande". Da der nachstehende Plan von Roux bereits die eben angedeuteten Arbeiten enthält, so läßt sich ein bestimmter Rückschluß auf das Alter seiner Karte ziehen.

Die Bestreitung der Bauauslagen und jener für die Erhaltung erfolgte durch den Staat, und zwar zum großen Teil aus den Einnahmen der Hafengebühren; nämlich aus dem datium nautarum (dazio del nocchiere), aus dem Transitzoll für Öl und anderen. Es ist bezeichnend für die Geschichte unserer prachtvollen und zahlreichen Steinbauten in den Häfen des Küstengebietes, daß beinahe sämtliche Bauten

[1] v. Ebner Op. c. pag. 81—85; vgl. auch Rechberger, der in der Karte am Schlusse seines Werkes die Hafenpläne von Triest (1798), von Fiume (1795), von Zengg (1780) und von Buccari (1780) nach den Originalen im k. k. Kriegsarchiv wiedergibt.

Digitized by Google


Plan du Port
de
TRIESTE
Echelle de 200 Toises
50
100
200
Le
Lazaret
Brasses

nicht, wie anderwärts, durch die Gemeinden, sondern nur durch den Staat aufgeführt worden sind, und daß dieser Vorgang auch in der Gegenwart befolgt wird; gleichfalls ein Beweis für den früher ausgesprochenen Satz, daß in Österreich mehr als irgendwo anders in der Welt die Handelsmarine die Leitung ihrer Geschicke durch den Staat erwartet und dessen Initiative beinahe alles überläßt, was zu ihrem Vorteile gereicht. Ich könnte hier noch andere Seiten der Tätigkeit unserer großen Kaiserin auf hafenbau- und kulturtechnischem Gebiete anführen, z. B. die Pläne zur Urbarmachung und Entsumpfung der Lagunen bei Grado und Aquileja, von denen ich selbst im Besitze diesbezüglicher genauer Plankopien bin, aber es würde all dies weit den Rahmen der vorliegenden, ganz flüchtigen Skizze überschreiten! Der Hafen von Fiume bestand damals nur aus der sogenannten „Fiumara", der ummauerten Mündung des Rjeka-Flusses. Zengg hatte zwei kurze Molen, Buccari nur eine schmale Anlegestelle (Riva).

In administrativer Beziehung verdient besonders hervorgehoben zu werden, daß bereits 1744 in Triest ein Hafenkapitanat, das dem Stadthauptmann unterstand, mit umfassenden Befugnissen errichtet worden ist, dem später auch die Aufsicht über die See-Sanitätspolizei und die Einhebung der Hafengebühren unterstellt wurde. Damit war der Grund zur heute bestehenden Organisation der Seeverwaltung gelegt worden, einer Verwaltungseinrichtung, die sich in ihrer Gründlichkeit trefflich bewährt, ohne der freien Entwicklung der Seeschiffahrt einen bureaukratischen Hemmschuh anzulegen. Dem Hafenkapitän lag auch die Überwachung der Hafenerhaltung und der Vertäumittel für die Schiffe ob. Die Wechsel- und Merkantilgerichte (Consolati di mare) in Triest, Fiume und Zengg, welche aus je zwei Juristen und Handelsleuten zusammengesetzt waren, besorgten die Rechtsprechung in See- und Handelssachen. In Triest war außerdem ein Wechsel- und Merkantiltribunal II. Instanz vorhanden. Die 1758 erlassene Gerichtsordnung, ferner eine „Handels- und Fallitenordnung" aus dem gleichen Jahre, die Wechselordnung (1773) und endlich das Navigationsedikt (1774) bildeten die Grundlagen für die Behandlung see- und handelsrechtlicher Angelegenheiten.

In der Zollpolitik verfolgte Maria Theresia, wie schon früher erwähnt, das Prohibitivsystem in der ausgesprochenen Absicht, die Einfuhr von Industrieartikeln zu hindern, hingegen jene von Rohmaterialien und den Export einheimischer Industrieerzeugnisse zu fördern. War schon unter Kaiser Leopold I., der durch die bedeutenden national-

Digitized by Google

ökonomischen Schriftsteller seiner Zeit, Ph. Wilhelm von Horneck[1] und Wilhelm Freiherr von Schröder, beeinflußt war, eine erste Anbahnung eines geregelten Zollsystems erfolgt, so hatte Kaiser Karl VI. schon eine größere Ordnung und einheitliche Organisation des Zollwesens durchgeführt, und die Zollordnungen Maria Theresias, insbesondere deren Zolltarif aus dem Jahre 1775, setzten sich in erster Linie volkswirtschaftliche Motive, weniger finanzielle Rücksichten zum leitenden Grundsatze. Damals verteidigte Sonnenfels[2], der auch auf anderen Gebieten sich hohe Verdienste erworben hatte (Abschaffung der Tortur 1775, Reform der Schaubühne 1768), den Merkantilismus, und demgemäß wurden die Erblande mit Ausschluß von Tirol, ferner von Ungarn, zu einem einheitlichen Zollgebiete verschmolzen. Zahlreich waren die Abgaben, welche von der Schiffahrt eingehoben wurden. Um nur der wesentlichsten zu erwähnen, sei hier des datium nautarum, der „Anker-Rechts-Tax", des „diritto di alboraggio" und der „See-Sanitätsgebühr" gedacht; die erste betrug 1 Soldo für jede Saumlast; die zweite 4 Kreuzer für jede Tonne Raumgehalt der Schiffe, welche einliefen; die dritte 3 Kreuzer für jede Tonne Ladung der auslaufenden Fahrzeuge; die vierte war gering und wurde bei der Ausstellung der See-Sanitätspässe eingehoben. Außerdem bestand aber noch eine ganze Reihe von anderen Amtsgebühren in Seesachen, sowie besonders in Triest eine Wegmaut, ein Wein- und Ölzoll, ein Getreidezoll und eine Abgabe für Bau- und Werkholz[3]. In heutiger Zeit, wo der handelspolitische Kampf um die Aufhebung der sogenannten „Weinzoll-Klausel" im Handelsvertrage mit Italien entbrannt ist, mag es als besonders interessant gelten, daß 1769 ein Zuschlag von einem Gulden für jeden Eimer fremden Faßweins in der Einfuhr eingehoben wurde.

Der Regelung des Konsularwesens wendete die Kaiserin gleichfalls volle Aufmerksamkeit zu. So wurden 1752 die Konsuln, namentlich in der Levante, vermehrt und 1754 die berühmte orientalische

[1] Vgl. Spamers Illustr. Weltgeschichte VII. Band (Leipzig 1894) S. 322; Ph. W. Hörnigk (Horneck): Österreich über Alles. Leipzig 1654; W. Freiherr von Schröder: Fürstliche Schatz- und Rentkammer. 1686; Roscher: Österr. Nationalökonomie unter Leopold I., in Hildebrands Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik, I. Band, 1 und 2. 1864.

[2] M. Müller: Jos. von Sonnenfels. Jena 1882.

[3] Vgl. v. Ebner. Op. c. pag. 76—80; ferners Karl Freiherr von Czörnig: Geschichte der Triester Staats-, Kirchen- und Gemeindesteuern. Triest 1872 (bei E. Schimpff).

Digitized by Google

Akademie zur Ausbildung des Konsularpersonals gegründet. Die Konsuln hatten eingehende Berichte über Handel und Schiffahrt zu erstatten, mußten die Rechtsvertretung der Untertanen im Auslande[1] übernehmen, wofür sie bei günstig ausfallenden gerichtlichen Erkenntnissen 1 % des Sachgewinnes, bei ungünstigen aber nichts erhielten, und hatten über alle Fragen des Verkehrs Auskünfte zu erteilen. Im ganzen waren im türkischen Gebiete 18 Konsularämter in Tätigkeit[2].

Bevor wir auf die Besprechung des politischen Navigationsediktes eingehen, sei hier noch in kurzen Worten der verkehrspolitischen Tätigkeit während Maria Theresias Regierungszeit gedacht. Hebung von Industrie und Bodenkultur im Küstenlande, auch durch staatliche Unterstützungen, lag der Kaiserin besonders am Herzen, denn nur so konnte sie Hoffnung auf Exporthandel hegen; aus dem gleichen Grunde vervollständigte sie auch das von Karl VI. angelegte Straßennetz Südösterreichs und führte die Schiffbarmachung der Save und Kulpa durch. Auch wurde die Regelung des Fuhrwesens auf den Straßen einer Neuordnung unterzogen. Die Gründung einer Assekuranzgesellschaft, einer Leihbank mit einem Staatsdarlehen von 50 000 Gulden, die Ordnung des Münzwesens und des Geldzinsfußes, die Einführung des deutschen Maßes und Gewichtes im österreichischen, des Preßburger im ungarisch-kroatischen Litorale, die Errichtung der Triester Börse (1755) samt der Institution der Sensale waren einschneidende Maßnahmen zur Hebung der daniederliegenden Kreditverhältnisse. Den gediegenen Ratschlägen des Grafen von Chotek folgend sollte durch Mehrung der Transportmittel zu Wasser und zu Lande der Handel gehoben und das bisherige Monopol Venedigs, das der Stapelplatz deutscher, für den Orient bestimmter Güter war, durchbrochen werden. Die Idee war kühn, wenn man bedenkt, daß die Markusrepublik außer der Küste von Porto Goro an der Mündung des Po bis nach S. Giovanni di Duino beinahe vor den Toren Triests auch noch das westliche und südliche Istrien von Zaule in der Bucht von Muggia (wenige Kilometer südöstlich von Triest) bis zur Arsa, dann sämtliche Inseln des Quarnero, das ganze Dalmatien mit Ausnahme des Gebietes der Republik Ragusa und ferner endlich die Jonischen Inseln am Eingange in den Adriatischen Golf besaß. Der großgedachten, langsam, aber stetig durchgeführten Handelspolitik der Kaiserin und ihrer Nachfolger gelang auch dieser meisterhafte Schachzug,

[1] v. Ebner. Op. c. pag. 20.
[2] Rechberger. Op. c. pag. 39.

Digitized by Google

der Triest heutzutage zum ersten Seehafen der Adria gemacht hat, welchem nach dem demnächst erfolgenden Ausbau der Karawanken- Tauern- und Pyrhn-Bahnen gewiß noch weitere Vorteile zufallen werden; insbesondere wenn die gegenwärtigen Hafenprojekte, für welche die Regierung einen beiläufigen Kostenaufwand von 100 Millionen Kronen beansprucht, um 1915 durchgeführt sein werden. Schon damals begann Venedig empfindlich die Konkurrenz Triests zu fühlen, wenngleich dessen Seeverkehr noch zum weitaus überwiegenden Teile durch Schiffe fremder Flaggen vermittelt wurde. Auch der Export des reichen Ungarn, Getreide aus dem Alföld, Mais aus Slavonien, Tabak aus dem Banat, Wein aus Oberungarn, wurde entweder donauabwärts oder über die kroatische Karlsstraße (Karolinenstraße) nach dem Litorale gelenkt. Die Räumung der Schiffahrtshindernisse an Kulpa (1759) und Save dienten gleichfalls diesem Zwecke. Noch heute sieht der aufmerksame Beobachter längs der Ufer der Save die spärlichen Reste des einst viel begangenen Treppelweges für das Tauen der Fahrzeuge, der jetzt im Zeitalter der Eisenbahnen leider brachliegt und Wiederbelebung für billige Massentransporte heischt.

Im Jahre 1752 wurde der Kapitalwert des Triester Handels mit 4 Millionen Gulden beziffert; 1760 stieg derselbe auf 6 Millionen, 1764 auf 8 Millionen und endlich 1780 auf mehr als 15 Millionen Gulden.

Für den Verkehr mit der damals österreichischen Lombardei von und nach Triest mit Benutzung des Po bestanden eigene, von der Kaiserin 1757 und 1766 genehmigte Frachttarife[1]. Für je tausend venetianische Pfund Schwergutladung (Eisen, Reis, Seife) mußten 10 Lire, für Wolle, Baumwolle 14 Lire, für Ladungen in Fässern 12 Lire Fracht gezahlt werden. Mit den Staaten der italienischen Halbinsel, insbesondere mit dem Kirchenstaate, der in Sinigaglia die schon erwähnte vielbesuchte Messe unterhielt, bestanden lebhafte Handelsbeziehungen, durch Fahrzeuge der kleinen Küstenfahrt vermittelt; auch Parma hatte über Ferrara und Colorno und das Großherzogtum Toskana teils über den Hafen von Pontelagoscuro nach Florenz, teils aber auch direkt von Triest nach Livorno und zurück viel Verkehr mit der kleinen österreichischen Seeküste. Zwischen Triest und Pontelagoscuro bestand eine regelmäßige Küstenfahrerlinie, ebenso eine zehntägige Verbindung (corriera) zwischen Triest, Mesola, Cremona und Pavia mit

[1] v. Ebner. Op. c. pag. 39.

Digitized by Google

Benutzung des Po-Stroms. Mit dem Westen, mit Spanien, den Niederlanden und England entwickelten sich die Beziehungen viel schwerer, weil Schiffe der weiten Fahrt erforderlich waren und die Piraterie der nordafrikanischen Küste arge Verluste an Gut und Leben befürchten ließ. So lief zwischen 1769 und 1779 kein einziger österreichischer Kauffahrer den Hafen von Lissabon an und erst 1780 zeigten sich vier und 1781 fünf heimische Schiffe mit Ladungen böhmischer Glaswaren und Rückfrachten von Tabak, der aus Brasilien stammte. Zwischen Spanien und Österreich bestand seit 1752 der Vertrag von Aranjuez; ferner ward 1757 in Cadix ein Konsulat errichtet, aber rege Beziehungen wurden nicht erhalten; ebenso war es mit Frankreichs und Englands Seeverkehr zu den Erblanden übel bestellt. Diese beiden großen Rivalen zur See, welche wenige Jahrzehnte später so kraftvoll aneinander prallten, verfolgten eifersüchtig jeden Ansatz zu freierer Regung. Frankreich erhöhte 1782 die Zollsätze für die Einfuhr österreichischer Industrieprodukte, und 1793 hatte jeder Handel mit diesem Staate ein Ende, da der Nationalkonvent auch gegen Österreich Kaperbriefe erließ. Englands unablässiges Bestreben nach der Vorherrschaft zur See hinderte jede nähere Vereinbarung. Mit den kaiserlichen Niederlanden hingegen gestalteten sich die Beziehungen lebhafter; aber es war wohl nur ein künstlicher Aufbau, der mehr dem persönlichen Wunsche der Kaiserin selbst als einer Notwendigkeit entsprungen war. So gewährte sie Schiffen aus Ostende die ganz bedeutende Ermäßigung auf die Hälfte des Eingangszolles für Manufakturen, ermunterte die innerösterreichischen Radgewerke, nämlich die Sensen- und Sichelhämmer im Obersteirischen, zum Export, ließ von Staats wegen Fracht vorschießen und erreichte, daß einige Schiffe aus Ostende anlangten (1773), daß ferner 1774 ein Kauffahrer von 160 Tonnen, die „Elisabetta", und später noch einige wenige andere nach Ostende segelten; aber mit all dem war eigentlich gar nichts gewonnen.

Wie es mit den Beziehungen zu Venedig stand, haben wir bereits früher gesehen; der scharfe Tarifkrieg, dem 1767 beinahe ein Feldzug gefolgt wäre, wurde mit Erbitterung geführt, und in Österreich mußte man ernstlich beklagen, daß keine maritime Streitmacht zur Verfügung stand, um so manche Unbill sofort ahnden zu können. Noch 1772 unternahmen venetianische Kriegsschiffe Gewalttätigkeiten gegen heimische Kauffahrer. Gegen die Entfaltung maritimer Machtmittel irgend welcher Bedeutung (denn die wenigen zu Ende des 18. Jahrhunderts vorhandenen kamen wohl nicht ernstlich in Betracht) hatte sich die Triester Kaufmannschaft und teilweise selbst das dortige Gubernium gesträubt.

Digitized by Google

Rechbergers öfters zitiertes Werk liefert in dieser Hinsicht die drastischesten Beweise. Und doch, wie anders wäre vieles gekommen, wenn eine Kriegsmarine zur Verfügung gestanden hätte! Handelsmacht zur See ohne achtunggebietende Kriegsmarine war in jenen Tagen unmöglich[1].

Hatte schon Karl VI. den Handel mit dem Osten eingeleitet, so ging Maria Theresia konsequent in dieser Richtung vorwärts. Sie knüpfte 1771 Verhandlungen mit Rußland an, doch konnte nichts Positives erreicht werden. Im Verkehr mit der türkischen Levante, dem eigensten Gebiete des Triester Transits aus Österreich und Deutschland, konnte zunächst nur weniges durchgesetzt werden. Es galt früher, viele Schwierigkeiten zu überwinden. Die Abmachungen von Passarowitz (1718) bestimmten im Artikel 3[2], daß beim Import und Export ein Zoll von 3 % und außerdem das „Selámet" (drei Gulden und ein Vierteltaler) bezahlt werden mußten. Dieser hohe Zoll lastete schwer auf den Waren, die durch den weiten Landtransport aus dem Innern bis Triest ohnehin genug verteuert waren, so daß eine Konkurrenz mit den billiger arbeitenden Westmächten, welche zwar auch jenen Zoll entrichten mußten, seine schwierige Seite hatte. Infolge Mangels eines hinreichenden Kaufmann- und Zwischenhändlerstandes in Österreichs kleinen Hafenstädten verblieb daher der Handel mehr in den Händen der Türken beziehungsweise deren Untertanen, nämlich Griechen, Armenier Juden. Die türkische Rechtspflege lag danieder, die Finanzverwaltung war bestechlich, die Pest und Cholera machten häufige, langandauernde untätige Aufenthalte in den Levantehäfen erforderlich, die immer ausbedungene Barzahlung aller Waren an die ottomanischen Händler erschwerte den Geldverkehr; für ausgeführte Waren wollten hingegen die levantinischen Händler Kreditgewährung auf lange Fristen; die Piraterie der Raubstaaten Nordafrikas, jene des Ägäischen Meeres; endlich der Tarifkrieg mit Venedig; alle diese ungünstigen Momente zusammen waren zu überwinden, bevor Österreich seinen Anteil am Orientverkehr erringen konnte. Trotz dieser Hindernisse verfolgte die Handelspolitik der großen Kaiserin unentwegt ihr Ziel und erreichte auch Erfolge, indem sie den Grund zu der nachmaligen Entwicklung von Österreichs Verkehr nach dem Osten legte. Die Reform des Konsulardienstes vom Jahre 1752 war hierzu ein bedeutender Schritt, und ihm ist wohl viel

[1] Der schöne Ausspruch des Polybius wäre zu beherzigen gewesen: Omnino magnae potentiae praesidium et quasi pignus est, semperque Mari dominari.

[2] Attlmayr. Op. c. Tom. II. pag. 569.

Digitized by Google

zu verdanken. Auch im Handel mit Ägypten zeigten sich bedeutende Anfänge. Die Kaiserin hielt es im Interesse des Handels für geboten, die Niederlassung fremder Kaufleute in den heimischen Küstenstädten zu begünstigen. So durften sich die Juden zu einer eigenen politisch-religiösen Gemeinde vereinen[1]; desgleichen siedelten sich zahlreiche Griechen und Armenier bei uns an[2] (1775). Endlich sei noch der sogenannten „Indischen Kompanie" gedacht, welche 1774 durch einen Engländer namens Bolts gegründet wurde, aber keine nennenswerten Erfolge erzielte, sich wohl mit Kolonisationsgedanken trug (Delagoa-Bai, Malabar-Küste, Nikobaren), jedoch hierbei keine Unterstützung seitens des Staates gefunden hatte und 1786 fallierte[3].

Indem wir nun diese Skizze der Maßnahmen unserer großen Kaiserin zu gunsten der Belebung der Seehandelstätigkeit mit all ihren Licht- und Schattenseiten schließen, können wir nicht umhin, zu sagen, daß Maria Theresia trotz der schwierigen politischen Lage, auf Grund der von ihrem trefflichen Vater überkommenen Ideen und unterstützt von tüchtigen Staatsmännern, wie Wenzel Anton Fürst von Kaunitz-Rietberg, Graf Rudolf Chotek, Karl Friedrich Graf von Hatzfeld, Friedrich Wilhelm Graf von Haugwitz u. a. m., unendlich viel für die Hebung des Wesens der Handelsmarine getan, obwohl auch ihr noch nicht die Palme des Erfolges gewinkt hatte. Was bedeutete denn eine Handelsmarine, welche 1760, also 20 Jahre nach dem Regierungsantritt der Kaiserin, nicht mehr als 127 Schiffe mit 927 Mann zählte, was eine Küste, deren Entwicklung im Innersten des Adriatischen Golfes von Duino bis Zaule, von der Arsa bis südlich von Carlobago auf eine Strecke von 155 Seemeilen = 287 Kilometer reichte, wobei sämtliche Quarnero-Inseln den Venetianern gehörten! Erst der Besitz des westlichen Istrien, Dalmatiens und dessen Hinterlandes konnte dieser Marine relative Stärke verleihen! Aber in welch traurigem Zustande mußte Österreich diese Lande aus den Händen des egoistischen Venedig übernehmen! Wie erst sah Bosnien und die Herzegowina aus — das dalmatische Hinterland —, als Österreich-Ungarn dessen Verwaltung vor nunmehr genau 25 Jahren in seine Hände bekam! Überblickt man alle diese ungünstigen Verhältnisse, so muß man anerkennen, welch großes Stück Kulturarbeit trotz der schwierigsten finanziellen Bedrängnisse des Reiches im 19. Jahrhundert

[1] Kandler, Raccolta delle leggi, ordinanze, e regolamenti speciali per Trieste. Trieste 1861.

[2] v. Ebner. Op. c. pag. 47.

[3] Rechberger. Op. c. pag. 143—152.

Digitized by Google

geleistet worden ist. — Wie schwer aber lasteten die Feldzüge gegen Frankreich bis 1814 auf der gesamten Staats- und Volkswirtschaft!

VII. Das Navigationsedikt (1774). Rückblicke auf die Seegesetzgebung an der Adria.

Das Navigationsedikt der Kaiserin Maria Theresia vom 25. April 1774 ist unstreitig für das österreichische Seewesen von epochaler Bedeutung, die Krönung des ganzen Baues von Patenten, Ordnungen, Instruktionen und Gesetzen, welche in maritimer Beziehung seit 1717 in stetiger, verbesserter Folge, dem jeweiligen Bedürfnisse der Zeit angepaßt oder dieser vorauseilend, erlassen worden sind. Das Edikt ist das Grundgesetz der österreichischen Handelsmarine, noch heute nach 130 Jahren zu Kraft bestehend, während die sämtlichen früher erwähnten Gesetze schon längst anderen weichen mußten. Aus dem ganzen Inhalte des Edikts geht die warme Fürsorge für die Hebung des heimischen Seewesens hervor, das Bestreben, positive Grundsätze an Stelle eingebürgerter Gewohnheiten zu schaffen, diese selbst aber, sofern sie brauchbar und gut waren, in ein einheitliches System zu bringen. Nur eine derartige Gesetzgebung konnte Staat, Reeder und Seemann gleichmäßig dienlich sein. Freilich umfaßt das Navigationsedikt nicht sämtliche Gebiete des Seerechts, aber die für den Seedienst und die Schiffahrt so wichtige Regelung der öffentlich-rechtlichen Verhältnisse zur Staatsgewalt, zu Reeder und Kapitän, der Mannschaft untereinander und zu ihren Vorgesetzten, ferner die Schiffsdisziplin und aus dem Privatseerechte das Heuerverhältnis ist darin genau ausgeführt, also eigentlich all jenes, was man heute mit dem Namen „Seemannsordnung" bezeichnen sollte. In genügend eingehender Weise umgreift es also einen der wesentlichsten Teile des öffentlichen Seerechts; aber nicht hinreichend bringt es in das Privatseerecht ein. Hierin gilt bei uns das französische Privatseerecht, nämlich der napoleonische Code de commerce aus dem Jahre 1808 und in einigen Fragen sogar noch die formell durch den Code de commerce oder sonstwie durch andere Gesetze nicht außer Kraft getretene Ordonnance de la marine aus dem Jahre 1681, welche noch vor wenigen Wochen vom Triester Handels- und Seegerichte in einem bestimmten Falle (Rettungswesen und Seeversicherung) subsidiär in Anwendung gebracht wurde.

Vom Navigationsedikt liegen mir zwei Auflagen vor, eine aus dem Jahre 1802, die andere, weitverbreitetere von 1847 datiert[1].

[1] Editto politico di Navigazione mercantile austriaca in data di Vienna,

Digitized by Google

Nehmen wir die erstere, sehr selten gewordene Ausgabe zur Hand, der, nebenbei bemerkt, ein uraltes, aber außerordentlich übersichtliches, einfaches Tag-, Nacht- und Nebel-Signalsystem zur Verständigung zwischen Schiffen in Convoi und eine Abbildung der 1786 eingeführten Flagge beiliegt, so sehen wir folgende Einteilung des Stoffes:

Art. I. (Seite 5—19, §§ 1—28): Dell' uffizio[1] de' capitani del porto nel littorale austriaco. Über das Amt (den Dienst) der Hafenkapitäne im österreichischen Litorale.

Art. II. (Seite 20—56, §§ 1—49): De' capitani e padroni di bastimenti mercantili. Über die Kapitäne und Führer von Handelsschiffen.

Art. III. (Seite 57—67, §§ 1—13): Dello scrivano. Vom Schiffsschreiber.

Art. IV. (Seite 67—80, §§ 1—23): Del piloto, e del nocchiere. Vom Piloten und vom Bootsmanne.

Art. V. (Seite 80—87, §§ 1—12): Del cannoniere e dispensiere. Vom Stück- (Geschütz)-Meister (Kanonier) und vom Proviantmeister.

Art. VI. (Seite 87—99. §§ 1—19): De' marinari, e mozzi, ed altra gente dell' equipaggio. Von den Matrosen und Schiffsjungen und anderem Volk der Schiffsbemannung.

Art. VII. (Seite 100—122, §§ 1—45): Del salario, convenienze, e premj delli capitani e padroni, degli uffiziali, marinari, e mozzi, ed altra gente di equipaggio. Von der Heuer, den Übereinkommen und den Begünstigungen der Kapitäne und Schiffsführer, der Offiziere, Matrosen und Schiffsjungen und des anderen Volkes (Teiles) der Schiffsbemannung.

Aggiunta (Seite 123—204): Anhang.

Dieser Anhang enthält folgende 16 Erlässe und Kundmachungen:

1. Das Edikt vom 10. März 1779 des Grafen Karl von Zinzendorf, Gouverneurs, Stadt- und Freihafenkommandanten von Triest, über die Übergabe genauer Schiffsmanifeste bei Ankunft oder Ausreise der Schiffe.

2. Das Edikt vom 25. Mai 1779 des nämlichen Gouverneurs über das Verbot der Abgabe von scharfen Schüssen überhaupt oder von

il di 25 aprile 1774; Ristampato in novembre 1802 in Trieste nella c. reg. priv. Stamperia governiale, con aggiunte da 1779 sino 1802 und E. pol. di Nav. m. austr. coll' aggiunta delle posteriori prescrizioni (von 1754—1846 reichend); Trieste 1847. J. Papsch, Tipografo dell' J. R. Governo.

[1] Die alt-italienische Schreibweise ist beibehalten.

Digitized by Google

blinden Schüssen während der Nacht im Hafen oder auf der Reede von Triest.

3. Die Kundmachung des Gouverneurs Pompejus Graf von Brigido vom 1. Februar 1783 über die Konsulargebühren und -Taxen „nel Ponente", d. i. in den westlichen Gewässern.

4. Die Kundmachung des nämlichen Gouverneurs vom 29. Oktober 1791 über das Kielholen und Ausbessern, Kalfatern der Schiffe im Hafen von Triest.

5. Kundmachung vom 8. Oktober 1796 mit Ergänzungen der vorstehenden.

6. Der Konsulartarif „nel Levante", d. i. in den östlichen Gewässern.

7. Das Dekret des Guberniums vom 26. November 1796 über einige Erleichterungen im levantinischen Konsulartarife, an die Triester Börse gerichtet.

8. Das Zirkularschreiben des Guberniums vom 30. November 1797 über die Hafenordnung im Canal grande von Triest.

9. Das an die k. k. Konsulate gerichtete Zirkularschreiben des Guberniums vom 9. Juni 1798 über das Verbot des Ankaufes von solchen Schiffen seitens der Untertanen, welche in Häfen jener Mächte gebaut wurden, die mit den Barbareskenstaaten im Kriegszustande sind.

10. Das Zirkular des Guberniums an die Konsulate vom 5. Januar 1799 mit dem Verbote, die Musterrollen, welche vom Triester Hafenkapitanate ausgestellt wurden, zu ändern, angeheuerte heimische Mannschaft zu entlassen, außer im äußersten Notfalle.

11. Das Edikt des Guberniums vom 9. Februar 1799 über die Art der Bezahlung der Taxen für das Flaggenpatent.

12. Das Zirkular des Guberniums vom 12. Juli 1802 betreffs der genauen Abgabe von Schiffsmanifesten.

13. Die besonderen Pflichten der Reeder in einer Eidesformel.

14. Die Navigationsvorschriften für patentierte österreichische Kapitäne. (Eidesformel.)

15. Die Übersetzung eines Fermans des Sultans über den Schutz österreichischer Schiffe in sämtlichen türkischen Staaten mit Rücksicht auf die früheren Verträge (9. Februar 1788, 8. August 1783).

16. Das Edikt des Triester Guberniums vom 13. November 1802, mit welchem die Kapitäne ermahnt werden, sich streng jeder Handlung zu enthalten, die mit den Gesetzen des Landes ihres jeweiligen Aufenthaltes nicht im Einklange steht.

Digitized by Google

In die Ausgabe des Editto politico vom Jahre 1847 sind aus dem Zeitraume von 1754—1802 noch folgende Verfügungen aufgenommen, welche in der älteren Ausgabe von 1802 nicht erscheinen, und welche hier aufgezählt werden sollen, um ein möglichst vollständiges Bild der Seegesetzgebung zu Beginn des 19. Jahrhunderts geben zu können:

I. Verordnung, betreffend die Bestrafung unrichtiger Eigentumsangabe bei österreichischen Schiffen (la punizione de' falsi proprietari de' patentati bastimenti austriaci), vom 15. Februar 1754. (Seite 104 bis 105.)

II. Verordnung, betreffend die Bestrafung der Kapitäne und Schiffsbemannungen, welche ihr Schiff verlassen (abandonieren), vom 25. Juni 1756. (Seite 106—107.)

III. Edikt, betreffend die Musterrolle vom 6. Oktober 1759. (Seite 108—111.)

IV. Kundmachung, betreffend die Einführung einer neuen Handelsflagge (rot-weiß-rot mit dem österreichischen Wappen und mit der Krone), vom 14. März 1786. (Seite 116.)

V. Edikt mit dem Verbot, Waren ohne Eintragung in das Schiffsmanifest und Konnossement zu laden, vom 20. April 1799. (Seite 125—126.)

VI. Zirkularverordnung an die Konsularämter betreffs deren Verhalten bei Konstatierung des Verlustes der Schiffspapiere (sovrani ricapiti di navigazione), vom 24. Februar 1800. (Seite 127—128.)

Angesichts der Ausführungen von Dr. Hainisch, Dr. Schreckenthal, Dr. von Inama-Sternegg und Karl Ritter von Schlick in deren Abhandlungen über die Lage der Arbeiter in der österreichischen Seeschiffahrt beschränke ich mich hier nur auf eine kurze Angabe des Inhalts und Betrachtung des Navigationsedikts vom historischen Standpunkte.

Die Notwendigkeit der raschen Regelung der öffentlich-rechtlichen Verhältnisse der in der Handelsmarine beschäftigten Personen, der Schiffsdisziplin und des Heuerverhältnisses sowie der einheitlichen Zusammenfassung aller einschlägigen Verfügungen und Gewohnheiten ergab sich, als es zur Kenntnis der Regierung und der Kaiserin kam, daß diesbezüglich große Verwirrung und Unordnung herrsche[1]. Deshalb wird auch in dem kaiserlichen Handschreiben, womit das Navigationsedikt er-

[1] Rechberger. Op. c. pag. 120. „Schon seit Jahren gelangten Klagen gegen das unregelmäßige Betragen der Schiffskapitäns, Schiffsführer und Matrosen der Merkantil-Navigation des Litorales an die Hofstelle." (Kabinets-Archiv, Staatsrat 1773.) Es sind Klagen erwähnt über Mangel „jeder Ordnung und Polizeivorsicht" und das „unbändige Betragen des National-Schiffsvolkes".

Digitized by Google

lassen wurde, gesagt: „sollecita ed intenta Noi di regolare quanto sia possibile con accurato e buon ordine la navigazione mercantile nazionale, per promuovere ancora il commercio marittimo, ci siamo determinata di emanare . . . . il seguente Editto . . . . che abbia la forza di legge nella materia di cui si tratta; e serva di guida a tutti li capitani del porto, capitani e padroni di bastimenti, uffiziali, marinari, ed equipaggio tutto . . . . per accurata osservanza ed adempimento, sotto le pene nella legge prescritte."

Der Artikel I bestimmt den Wirkungskreis der Hafenkapitäne. Diese gelten als erste Instanz in allen Streitigkeiten zwischen Kapitänen und Mannschaften, welche nicht vor das Gerichtsforum gehören; sie haben über Auftrag der Regierung die Abfahrt von Schiffen, denen dieselbe aus irgend welchem Grunde verweigert wird, zu verhindern (Wegnahme des Steuers, der Segel, Riemen u. s. w.); die Hafenvorkehrungen und maritimen Einrichtungen zu überwachen; die Hafenpolizei zu üben; das Auseinanderbrechen unbrauchbarer alter Fahrzeuge anzuordnen; die Ballastladung, die Kaiordnung, die Liegeplätze zu bestimmen (Zuwiderhandelnden können die Vertäukabel gekappt werden); sie müssen ein Ankunfts- und Abfahrtsregister führen und die Beobachtung des Navigationsediktes seitens der Schiffe fordern, untersuchen und Übertretungen desselben anzeigen.

Der Artikel II umfaßt hauptsächlich folgende Grundsätze: Der Kapitän muß mindestens 20 Jahre alt und geborener oder naturalisierter Untertan sein; ein Schiffstagebuch führen, dasselbe den Hafenämtern vorweisen; über Geldstrafen Rechnung legen; die Schiffs- und Frachtrechnung genau gegenüber den Reedern führen; die Auswahl der Mannschaft ist ihm überlassen; Schiffe über 100 Tonnen müssen einen, solche über 200 Tonnen zwei Jungen an Bord nehmen und frei verköstigen, wogegen die Jungen sechs Jahre ohne Heuer dienen müssen; zwei Drittel der Bemannung eines Schiffes müssen Österreicher sein (oder mindestens Bürger verbündeter oder befreundeter Staaten); Verbot der Anheuerung von „Übergehern" und Leuten im Dienste anderer österreichischer Schiffe; Verpflichtung des Kapitäns, sich von der Seetüchtigkeit und guten Ausrüstung des Schiffes vor der Ausreise zu überzeugen; Verbot der Übertragung des Flaggenpatents an ein anderes Schiff; das Eigentum eines Schiffes muß im ganzen national sein; die Verpflichtung, gute Disziplin zu halten; das Verbot der Flaggenführung fremder Mächte an Bord österreichischer Schiffe mit Ausnahme des Falles, um sich vor Korsaren zu schützen (non potrá inalberare altra bandiera, se non il solo glorioso

Digitized by Google

nostro paviglione, eccettuato il solo caso, in cui si inalberasse altra bandiera per salvarsi da qualche corsaro); die Verpflichtung, den Befehlen der Konsularbehörden Folge zu leisten; das Verfahren in Fällen von Baratterie, Verschulden an Schiffbrüchen, falscher Rechnungslegung, Betrug an Waren; der Auftrag an die Kapitäne, eine Arzneikiste an Bord zu führen, genügende Lebensmittel, und zwar nicht nur nach dem Seegebrauche, sondern auch gemäß „besonderer Übereinkommen" (a patti e convenzioni particolari) zu haben, ferner die Bestimmung, daß der Kapitän bei Mangel an Lebensmitteln außer dem Schadenersatze für den Entgang an Nahrung auch bestraft werden solle; die Verfügung, daß ein Abandon nur nach Zustimmung der Schiffsoffiziere erfolgen darf, nebst der Anordnung, daß über einen solchen Fall ein Akt, der den Behörden des Litorales oder den Reedern einzusenden ist, aufgenommen werden muß; die Befolgung der Hafenpolizeimaßregeln des In- und Auslandes; die Verpflichtung für die Kapitäne, die Ladearbeiten und Ladung oder die Löschung genau zu überwachen, wahrheitsgetreue Angaben bei den See-Sanitätsämtern zu machen; dem Kapitän obliegt die Bestrafung unbotmäßiger Mannschaft durch Raumarrest, nötigenfalls mit Anbinden verschärft, auch solcher Leute, welche sich Mißhandlungen anderer an Bord zu schulden kommen lassen, ferner die Anhaltung zur Erfüllung religiöser Pflichten (siccome la religione è la guida più retta e il freno più efficace della morale), die Verpflichtung, gemeine Verbrecher den kompetenten Behörden auszuliefern; das Verbot für den Kapitän, ohne Zustimmung der Reeder auf Privatrechnung Handel zu betreiben; jenes der Überladung der Schiffe (inibito il carico, superiore alla salutifera portata) mit der Verpflichtung für die Hafenkapitäne, dergleichen Fälle zu überwachen (curando, che le caricazioni eccedenti siano ridotte al segno della salutifera portata); das Verbot, Geld auf Wechsel oder Schiffshypothek aufzunehmen, außer im Falle der äußersten Not unter Zustimmung der Offiziere; das Verbot des Schiffsverkaufs ohne Erlaubnis der Partenreeder (parzionevoli); das Verbot von Deckladung ohne Zustimmung der Verlader (caricatori); der Befehl, die Reederei genau über die Handelserfolge, die Frachtraten, die Schiffsrechnung zu informieren; der Kapitän, dessen Schiff für eine bestimmte Reise verheuert war, muß diese Reise vollenden bei Verpflichtung zum vollen Schadenersatze im Falle der Nichterfüllung des Kontraktes [ausgenommen Krieg, Pest, staatliche Anordnung (forzo di principe) gesetzliche Hindernisse oder solche allgemeinen Seegebrauches (generale consuetudine)]; ein für gänzliche Fracht vermietetes Schiff darf ohne Zustim-

Digitized by Google

mung der Befrachter keine andere Ware an Bord führen; die Kapitäne haben Sorge für die Konservierung der Ware zu tragen; an Bord sind im Laderaume Katzen zu halten; jeder Kapitän ist für die laut Konnossement und Manifest übergebenen Waren verantwortlich, hat dieselben in Qualität und Quantität zu übergeben (ausgenommen Zufälle salvo qualche fortuito accidente), muß sich vor Betrug durch die Verlader schützen, muß sich von Qualität, Quantität und Zustand (condizione) der Waren vor Fertigung des Konnossements überzeugen; die Reise ist nach dem Bestimmungsorte ohne höhere Notwendigkeit ohne Unterbrechung durchzuführen (im Gegenfalle Schadenersatz); im Falle höherer Gewalt bei Unterbrechung der Reise, im Falle des Seewurfes (getto), der Havarie von Schiff oder Ladung ist die Seeverklarung (pruova di fortuna) anzumelden; die Verpflichtung, das Navigationsedikt zu befolgen, worüber die Hafenkapitäne zu wachen haben.

Der Artikel III handelt vom Schiffsschreiber, einer in der Gegenwart nicht mehr vorkommenden Rangseigenschaft, die sich aber an Hand der alten Seegesetze des Mittelmeeres bis in die Zeit um das Jahr 1075 zurückverfolgen läßt[1]. Die Stelle des Schiffsschreibers (scrivano) erscheint nämlich schon im berühmten Consolato del Mare, dem Seegesetzbuche des frühen Mittelalters, das im Bereiche des ganzen Mittelmeeres in der Zeit von 1075—1270 fast von allen Staaten als geltendes Recht anerkannt worden ist und durch acht Jahrhunderte als erste Rechtsquelle dastand. Das Navigationsedikt Maria Theresias empfiehlt (e non si comanda), auf Schiffen über 100 Tonnen einen Schiffsschreiber anzuheuern; wenn aber der Kapitän nicht schreiben kann (glückliche Zeit!), so muß

[1] Giuseppe Maria Casaregi. Il Consolato del Mare colla spiegazione. Venezia 1737 (bei Francesco Placentini). Cap. 40. pag. 45; Dr. Carlo Targa. Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime 1692. Cap. 14, No. 1 e 4; Consolato del Mare Cap. 40: „Il patrone della nave può metter scrivano nella nave con consentimento de i compagni"; ferners Ordinazioni del Consol. d. Mare. Cap. 32 Casaregi pag. 409; vgl. auch Seegesetze des Königs Peter von Aragonien. „Capitoli del Ré Don Pietro." Barcelona, 22. November 1340, in Casaregis Kommentar pag. 416: „che il Scrivano innanzi, che comincia a usare il suo ufficio, faccia giusto giuramento nelle mani della Signoria di quel luogo dove staranno." — Ferner „Genuesische Seegesetze" Capitoli di leggi della serenissima Republica di Genova. Cap. VII, Genova, 23. Agosto 1712, in Casaregis Kommentar pag. 461; endlich aus den venetianischen „Statuti della nave" — 3 Zugno (giugno) 1281. Cap. LXXV: „Col presente nostro Statuto comandemo, che cadaun scrivan de alcuna Nave, over Navilio sia tegnudo haver nel suo proprio quaderno del nolizado della Nave, over Navilio il ditto capitulare del suo Sacramento in scrittura".

Digitized by Google

ein Schreiber gehalten werden (serio comando, che debba essere trattenuto uno scrivano) zur Führung der Bücher und des Schiffsjournals, der dem Kapitän untergeordnet ist; die Register des Schiffsschreibers haben gerichtliche Zeugniskraft, Fälschungen werden nach dem Strafgesetze (nostra Nemesi teresiana) geahndet; der Schreiber hat ein genaues Schiffsinventar zu führen, ebenso die Bücher über Ausgaben, Einnahmen, Frachten u. dergl. m.; ihm obliegt die Proviantgebarung und Überwachung des Proviantmeisters, der Bottlerei; ferners die Übernahme von Testamenten, diese werden als gültig anerkannt, wenn zwei rechtschaffene Personen der Schiffsbemannung als Zeugen da sind; der Schreiber hat die Konnossements und „Polizzen" zu fertigen; er darf nicht bis zum zweiten Grad mit dem Kapitän verwandt sein, außer im Falle der Zustimmung des Reeders.

Der Artikel IV umgreift die Pflichten und Rechte des Piloten und des Bootsmannes. Sie sind Schiffsoffiziere gleichwie der Schreiber, werden im Falle der Amtsunfähigkeit strengen Strafen unterworfen, können deshalb vom Kapitän mit Zustimmung der Schiffsoffiziere arretiert und zur Bestrafung heimgesandt werden; der piloto ordinario hat die Schiffsführung in navigatorischer Beziehung und übergibt diese nur für den Fall außergewöhnlicher Reisen dem hierfür aufgenommenen piloto straordinario; wenn Verschiedenheit der Ansichten über die einzuhaltende Route und Navigation zwischen Kapitän und Piloten entstehen, so entscheidet Stimmenmehrheit im Schiffsrate, dem die Offiziere, der Supercargo, Interessenten und auch seeerfahrene Passagiere beigezogen werden; der Pilot hat für die navigatorische Ausrüstung mit Kompaß, Instrumenten, Seekarten zu sorgen; die Hafenkapitäne werden die Kapitäne und Piloten behufs besserer Information und theoretischer Unterweisung zum Professor der Hydrographie senden (che potessero illuminarli vieppiù a condurre una ben circospetta navigazione); der Pilot muß dem Kapitän über seine Wahrnehmungen genauen Bericht erstatten; in Ermanglung eines Schiffsschreibers müssen Pilot und Bootsmann das Laden und Löschen überwachen; beide Offiziere sind zur Stellvertretung des Kapitäns berufen; die Piloten dürfen nicht früher als vor Ende der bedungenen Reise abgemustert werden; desertierende Piloten werden streng bestraft; dem Bootsmann obliegt die Leitung des Dienstes vom Bug bis zum Besanmast; er hat die Mannschaft zu beaufsichtigen und die Eintracht aufrechtzuerhalten; mit Ausnahme der Feiertage die Leute zur Arbeit anzuhalten; an Feiertagen sind nur dringende Arbeiten zu verrichten; dem Bootsmann obliegt das Anker- und Segelmanöver, das

Digitized by Google

Peilen des Sodwassers (Bilge), die Überwachung von Feuer und Licht; bei Heuerzwistigkeiten ist sein Rat maßgebend; Dienstesnachlässigkeit des Piloten oder Bootsmannes können mit Verlust der Heuer bis zu zwei Monaten gestraft werden, jedoch haben diese Strafen durch die Konsulate und Hafenkapitäne bestätigt zu werden.

Der Artikel V handelt von den Obliegenheiten des Schiffskanoniers (Stückmeisters) und des Proviantmeisters (Maaten). Sie sind nur einfache Seeleute und unterliegen den für solche geltenden Regeln (niente più sono, che semplici marinari). Dem Kanonier obliegt die Schiffsartillerie, die Bedienung der Geschütze, das Abfeuern der Salutschüsse, die Verteidigung beim Angriffe durch Korsaren nach den Weisungen des Kapitäns. Im Falle von Veruntreuungen ist der Kanonier zum Schadenersatze verhalten und wird mit zweimonatlichem Heuerverlust bestraft. Der Proviantmaat verteilt nach Anordnung des Kapitäns die tägliche Ration; darf nichts vorenthalten, auch nicht mit Zustimmung eines Seemanns; bei Lebensmittelverschwendung kann ihn der Kapitän mit dem vierfachen Werte derselben bestrafen; wenn die Lebensmittel zu verderben drohen, muß er dem Schreiber und Kapitän Meldung erstatten; er hat die Konservierung des Proviants zu überwachen; wird bei Nachlässigkeit mit Arrest, bei schwerer verbrecherischer Handlungsweise als Straßenräuber nach Artikel 96 der Nemesis teresiana bestraft; er wird auch als Krankenwärter verwendet, soll die Jungen unterrichten, ihnen Gottesfurcht und Diensteifer beibringen.

Der Artikel VI gilt der Schiffsbemannung. Der Matrose muß sich, wenn angeheuert, rechtzeitig einfinden, sonst verfällt er einer Arreststrafe und muß ohne Heuerlohn dienen; Deserteure werden mit Verlust des Heuerguthabens bestraft; eine Abmusterung der heimischen Seeleute darf nur (dringende Fälle ausgenommen) in österreichischen Häfen stattfinden (24 Gulden Strafe); ohne Erlaubnis des Kapitäns ist Landgang nicht gestattet (12 Gulden Strafe); für das Schlafen auf Wache sind 6 Gulden Strafe gesetzt; die Entnahme von Lebensmitteln auf eigene Faust wird mit 6 Gulden Strafe belegt; die Seeleute müssen ihr Schiff in See- und Feindesnot verteidigen (Feige werden mit Arrest, Stockschlägen, Zwangsarbeit bestraft); Schwerkranke und Verwundete können vom Kapitän auch im Auslande zur Pflege ausgeschifft werden, das Recht der Havarieanmeldung ist dem Kapitän in solchen Fällen gewahrt; die Seeleute sind gehalten, überall und immer ihre Pflichten hinsichtlich Schiff und Ladung zu erfüllen, die Strafe gegen Säumige steht dem Kapitän zu; jene Seeleute, welche böswilligerweise Anlaß zur Verderbnis der Lebensmittel, zu

Digitized by Google

Schiffbruch und anderen Gefahren für Schiff und Ladung gegeben haben, ferner Meuterer werden nach dem Strafgesetze behandelt, ebenso sind demselben andere gemeine Verbrechen verfallen; Diebstähle werden nach dem gleichen Gesetze geahndet; Handel auf eigene Rechnung ist untersagt; die Erfüllung religiöser Pflichten wird empfohlen (wer die österliche Beichte nicht ablegt, wird von der politischen Behörde bestraft); vor Ausreise und jeden Monat einmal sind den Leuten die Artikel VI und VII des Ediktes vorzulesen und zu erläutern.

Über Artikel VII, Heuersachen, haben die Autoren der Abhandlungen im Druckhefte „Die Lage der Arbeiter in der österreichischen Seeschiffahrt" eingehend geschrieben. Ich verweise daher auf diese Arbeiten. Im Artikel sind Beginn und Ende des Heuervertrages in den verschiedenen möglichen Fällen behandelt; die Vergütung der Heimbeförderung, der Heilungskosten, die Anordnungen betreffs der Heuerguthaben der im Dienste Verstorbenen ausgesprochen; die Belohnung ausgezeichneter Leistungen in Aussicht gestellt; die Unveränderlichkeit der Heuervereinbarungen, die Notwendigkeit eines schriftlichen Heuervertrages, die Naturalverpflegung, der Heuervorschuß, die Erhöhung der Heuer, der Schadenersatz bei unverschuldeter Verlängerung der Reise sind eingehend festgesetzt; die Arten des Heuervertrages auf Zeit und Reise sind in ihren rechtlichen Beziehungen erläutert; der Schiffbruch und sein Verhältnis zur Heuer, die Vergütung bei vorzeitiger Entlassung vor und nach Antritt der Reise, die Erbberechtigung nach Heuerverlassenschaften sind gleichfalls genau in diesen Anordnungen des Artikels VII enthalten. Endlich sind noch Verfügungen über die Kosten der Leichenbestattung, über die Verneinung des Regresses an den Reeder oder Befrachter, im Fall ein Schiff in die Hände von Piraten fällt, und Bejahung dieses Rechtes, wenn die Sklaverei oder Gefangennahme einzelne, im Dienste abwesende Personen betrifft, über die Bevorzugung der Heuer bei Schiffs- und Ladungsverpfändungen, über das Verhältnis der Heuer zur allgemeinen oder partiellen Havarie aufgenommen.

Indem ich die im „Anhange" zum politischen Navigationsedikte enthaltenen behördlichen Anordnungen, als nicht in den Rahmen der vorliegenden kleinen Skizze gehörig, übergehe, erwähne ich noch, daß das Edikt im Inlande mit dem Tage seiner Kundmachung, im Auslande sechs Monate später in Kraft zu treten hatte und von Graf Leopold von Kolowrat (Kollowrath) sowie Thaddäus Baron Reischach gegengezeichnet ist.

Forschen wir nach den Quellen, aus denen unser politisches Navi-

Digitized by Google

gationsedikt entstanden ist, so muß leider gesagt werden, daß die darauf bezüglichen Akten in Triest nicht vorhanden sind. Ebner[1] erwähnt in seiner vielfach benutzten Abhandlung, „daß der Entwurf bereits mit Bericht der Haupt-Kommerzial-Intendenza vom 6. Juni 1761 vorgelegt wurde, und daß laut der Allerhöchsten Resolution vom 25. September 1769 das Editto di marina in suspenso zu bleiben hatte, „bis die diesseitige Schiffahrt sich mehr verbreitet haben wird". Wir haben also offenbar mit dem Navigationsedikt ein Werk vor uns, welches die öffentlich-rechtliche Auffassung der Materie zu Ende der fünfziger Jahre des 18. Jahrhunderts vertritt. Den Ausführungen Rechbergers[2] gemäß läßt sich vermuten, daß die Entwürfe zum berühmten Edikt entweder im Kabinetsarchiv (Staatsrat 1773) oder im Hofkammerarchiv (Foliant 5361, Nr. 41, Littoral oder Foliant 134, Convolut 17 ex 1779) ruhig schlummern, und doch wäre es so außerordentlich interessant, wenn eine berufene Feder sich der Genesis unseres Ediktes annehmen würde. Rechberger, welcher die Angelegenheiten der Handelsmarine mit keiner besonderen Vorliebe behandelt, schenkte dieser Sache wenig Aufmerksamkeit. Das Edikt bestimmt nichts über die Frachtverträge, über den Bodmereivertrag (cambio marittimo), über die Seeversicherung; nur das bereits erwähnte Edikt vom 10. März 1779 betreffs der Manifeste und jenes vom 14. November 1787 betreffs der Erlangung der kaiserlichen Flaggenpatente behandeln Angelegenheiten öffentlichen Seeinteresses von größerer Bedeutung. Man war also gezwungen, auf die Ordonnance de la marine vom Jahre 1681, erlassen von Ludwig XIV., in vielen Fällen zurückzugreifen bezw. dieselbe (wie manchmal auch heutzutage) als Gewohnheitsrecht anzuerkennen. Dieses bekannte, aus fünf Büchern bestehende Werk handelt von der Seepolizei, vom Schiff in seinen rechtlichen Beziehungen, von den Frachtverträgen und Seefrachten, von der Gerichtskompetenz und dem Verfahren, enthält sich jedoch der Behandlung des öffentlichen, allgemeinen Völkerseerechts. Die Ordonnance ist also eigentlich ein kompleter Kodex für die Handelsmarine, aus dem man bei der Verfassung des Editto doch so manches schöpfen konnte[3]. Es ist naheliegend, daß die Verfasser des Edikts auch die venetianische Gesetzgebung jener Zeit

[1] v. Ebner. Op. c. pag. 11.

[2] Rechberger. Op. c. pag. 120.

[3] Vgl. über die Ordonnance de la marine: Martens, Gesetze und Verordnungen der einzelnen europäischen Mächte seit der Mitte des 17. Jahrhunderts. Göttingen 1802, I. Teil; Valin, Commentaire sur l'Ordonnance de 1681, La Rochelle 1760.

Digitized by Google

zu Rate gezogen haben. Leider war damals das klassische Werk der venetianischen Seegesetzgebung, der Codice per la Veneta mercantile marina, approvato dal decreto dell' eccellentissimo Senato 21 settembre 1786[1] noch nicht vorhanden, und man mußte daher auf die älteren venetianischen Quellen zurückgehen, wenn man für die Abfassung des Editto Vergleichsmaterial haben wollte. Da die Bedingungen der erbländischen Schiffahrt denen Venedigs in jener Zeit so ziemlich glichen, so ist dieser gedachte Vorgang gewiß wahrscheinlich und dies um so mehr, als ein Blick in den Codice veneto zeigt, wie viel Ähnliches mit dem Editto auf den gleichen Ursprung hinweist. Daß aber die Verfasser des Codice veneto 1786, die cinque Savi alla Mercanzia, nämlich Antonio Cappello, Prospero Valmarana, Agostin Barbarigo, Girolamo Ascanio Molin und Piero Pesaro, umgekehrt aus dem früher (1774) erschienenen Editto geschöpft hätten, ist ganz ausgeschlossen. Der Beweis liegt einerseits in den Zitaten aus der älteren venetianischen Seegesetzgebung im Codice (vgl. pag. 75, 154, 155, 158, 291, 299), anderseits darin, daß der Codice veneto in jeder Hinsicht höher steht als das Edikt. Er behandelt nicht nur den gesamten Gesichtskreis, die sieben Artikel des Edikts, aber weit gründlicher und genauer, häufig mit bewundernswerter juristischer Präzision und Logik, sondern er umfaßt auch in eingehendster und klarster Weise weite Gebiete der Seegesetzgebung, in welchen wir leider heutzutage noch in Österreich an fremdes Recht uns anlehnen müssen. Da der Codice veneto auch für die istrische und dalmatische Küste, mit Ausnahme Ragusas, Geltung hatte, so sei mir wenigstens gestattet, seine Einteilung in knappen Worten niederzulegen, um damit den Beweis anzudeuten, wie hoch der erste, der hervorragendste seefahrende Staat des Mittelmeeres am Schlusse seiner ganz bedeutenden kulturellen und handelspolitischen Wirksamkeit in maritim-legislatorischer Hinsicht dastand. Es ist ein eigentümliches, in der Geschichte oft bewiesenes Verhängnis, daß die Gesetzgebung in den Zeiten des Verfalls, des Untergangs, häufig noch ihre schönsten Früchte als Ergebnis langjähriger Entwicklung zeitigt. Schon in den einleitenden Bemerkungen zu diesen Zeilen habe ich darauf hingewiesen, daß sich, durch eine stramme Staatsorganisation begünstigt, die Institutionen der venetianischen Republik tief in das ideelle und praktische Leben der Anwohner des Adriatischen Meeres eingewurzelt haben, und noch heute begegnen wir im Volke, insbesondere bei unseren Fischern

[1] Die mir vorliegende Ausgabe ist bei Figliuoli del Qu. Z. Antonio Pinelli, Stampatori Ducali 1786 gedruckt.

Digitized by Google

und Küstenfahrern, streng auf venetianischer Rechtsbasis fußende, altüberlieferte Anschauungen. Darum und auch aus vielfachen anderen Gründen, die nicht hierher gehören, bin ich der Ansicht, daß die Annahme einer der deutschen vollkommen ähnlichen „Seemannsordnung" für das österreichische Seegebiet nicht zweckmäßig sei. Wir sollten uns mehr an die eingewurzelte historische Auffassung des Rechtes im Mittelmeere halten, und der vornehmste alte Repräsentant der Gesetzgebung in diesem Meere ist der Codice veneto 1786, welcher für die Zwecke einer „Seemannsordnung" und eines Handelsgesetzbuches für die österreichische Küste an Hand der modernen italienischen Seegesetzsammlung[1] die wertvollsten Anhaltspunkte für die Reform des guten, alten, patriarchalischen theresianischen Navigationsediktes abgeben könnte.

Der Codice veneto 1786 gliedert sich in drei Teile. Der erste enthält die Bestimmungen über den Schiffbau, die Kapitäne, die Flaggenpatente, die Seeleute, Schiffsschreiber, Bootsmänner, Piloten, Schiffsärzte, Schiffskapläne, Kadetten, Parten-Reeder und Konsuln; der zweite Teil umfaßt die Anheuerung, Musterung, die Seetüchtigkeitsuntersuchung der Schiffe, die Zollerleichterungen und Begünstigungen für Seeleute, die Übereinkommen, Heuerlöhne, Verpflegung, den Bodmereivertrag, die Seeversicherung, den Schiffbruch, den Seewurf, die Seeverklarung, das Havarierecht, und der dritte Teil endlich enthält die Bestimmungen über das Konnossement, das Manifest, den Frachtvertrag, die Ladung, die Hafenpolizei in Venedig, das Küstenlotsenwesen in Istrien, die Verfügungen über Lichter und Schlepper, Testamente in See, die Ankertaxe, den Ballast, die kleine Küstenfahrt (navigazione limitata) nach drei Klassen (1. Lagunenfahrt Chiozzotti, Pelestrinotti, Zuecchini; Istriani e del Quarner; Dalmatini e quei dell 'isole e scoglj adjacenti, alla Dalmazia; II. Canale di Cattaro, Veneta albania; III. Isolani ed altri sudditi del Levante). Mutet auch die Einteilung des Stoffes etwas gezwungen an, so ist doch klar und deutlich auf alles Rücksicht genommen, was für die Handelsmarine von Wert erscheint. Zweifellos beruht dieser Kodex auf den älteren venetianischen Sammlungen und dem Gewohnheitsrechte, hauptsächlich aber auf dem Consolato

[1] Il Codice marittimo. (Codice per la marina mercantile, commerciale marittimo, Regolamento per la marina mercantile. Prof. Pietro Cogliolo e Prof. Angelo Sraffa. Firenze 1892 [bei G. Barbèra]); siehe auch Prof. Luigi Franchi: Codice per la marina mercantile. Milano 1897 (bei Ulrico Hoepli); Carlo Bruna: Codice per la marina mercantile, leggi complementari, il diritto marittimo amministrativo. Torino 1898—1900.

Digitized by Google

del mare (Venetianische Ausgabe 1567), während unser Edikt auch vielfache Beziehungen zu der Gesetzgebung Neapels und Toskanas aufweist, was sich ganz zwanglos aus dem damals engen politischen Verhältnisse zu letzterem Lande erklären läßt[1].

Über die maritime Rechtsgeschichte Süditaliens, insbesondere von Neapel, Trani, Amalfi, Bari, Gaëta, Tarent, hat Niccola Alianelli in seinem eingangs dieser Skizze zitierten Buche mit bewundernswerter kritischer Gründlichkeit geschrieben und die noch von Pardessus in seiner berühmten Collection de lois maritimes 1828—1839 anfänglich heftig bestrittene Existenz der Tavola di Amalfi zweifellos sichergestellt, von welcher 1843 durch Thomas Gar ein Exemplar in der Kaiserlichen Hofbibliothek in Wien aufgefunden worden ist[2]. Nach Meinung Alianellis galt in der Zeit des frühen Mittelalters in Süditalien das römische Recht vermengt mit Gewohnheitsrecht, das *Νόμος Ῥοδίων Ναυτικὸς* (ius navale Rhodiorum), dessen Existenz seinerzeit geradeso wie jene der Seegesetze von Amalfi bestritten war, aber dann durch Funde in der Bibliothek von Neapel sichergestellt worden ist, endlich die Statuten der oben genannten Städte, das Consolato del mare und die Dekrete der Herrscher von den normannischen und aragonischen Königen bis zu den Bourbonen. Nach und nach scheint das Consolato die Statuten von Trani und Amalfi, welche weite Anerkennung genossen, verdrängt zu haben, und erst in später Zeit (1771), als sich schon die Herrschaft der Bourbonen zu Ende des 18. Jahrhunderts zu neigen begann, gedachte das Königreich mit einem Codice marittimo compilato per ordine di S. M. Ferdinando IV. hervorzutreten. Dieser Entwurf hat niemals Gesetzeskraft erlangt, aber neuerdings bildet diese Bestrebung einen Beleg für die sonderbare Tatsache, daß die schönsten Gesetze häufig am Schlusse der politischen Tätigkeit eines Staatswesens auftauchen (ähnlich dem Codice veneto 1786). Seit 1806 galt dann in Neapel die französische Legislatur, bis dahin hauptsächlich, wie erwähnt, neben den königlichen Verordnungen und den Resten des römischen und süditalischen Städterechtes das Consolato del mare.

---

[1] Vgl. v. Ebner. Op. c. pag. 13.

[2] Niccola Alianelli. Delle antiche consuetudini e leggi marittime delle provincie napolitane. Napoli 1871 pag. XXIX; vgl. auch Santi Consoli. Introduzione allo studio del diritto commerciale nautico. Torino 1888 (bei Fratelli Bocca) betreffs der legislazione nautica romana e bizantina, pag. 118—136; ferner Alessio Dr. Feichtinger. Diritto marittimo. Trieste 1894, pag. 4; endlich Reinhold Nizze, Das allgem. Seerecht. Rostock 1867, pag. 14; u. a. m.

Digitized by Google

Wenn nun in den Puglien und im Venetianischen sowie endlich auch beinahe sonst überall im Bereiche des Mittelmeeres das Consolato del mare die herrschende Rechtsanschauung für maritime Gesetzgebung gewesen ist und sich auch Toskana diesem Einflusse nicht entzogen hat, so ist kaum mehr zu bezweifeln, daß unser Navigationsedikt gleichfalls auf Basis dieses berühmten Consolato, das in 294 Kapiteln in weitschweifiger Weise das große Gebiet des maritimen Rechts behandelt, verfaßt worden ist. Naturgemäß wurden die späteren venetianischen Seegesetze und die Ordonnance de la marine, die Gesetze Toskanas und Neapels gleichfalls zu Rate gezogen. Casaregi sagt in seinem Kommentar zum Consolato und zwar in der „Dichiarazione necessaria dell 'opera a chiunque legge", daß die Gesetze desselben „quai leggi universali, accettati furono comunemente" allgemein angenommen wurden; ferner zeigt er uns an „ove e quando furono concessi li presenti capitoli e ordinationi" und führt folgende Staaten und Städte an: Roma (März 1075), Acri (September 1111), Majorica (1112 durch die Pisaner und 1270 durch König Jakob von Aragonien), Pisa (1118), Marsilia (August 1162), Almeria (1174), Genova (1186), Brandi (Februar 1187), Rodi (1190), Morea (1200), Constantinopoli (1215 durch die venetianische Kolonie und König Johann „che fur cacciati i Greci", 1262 durch Kaiser Paläologos, 1270 durch Kaiser Konstantin), Soria (1270 durch Friedrich, König von Cypern), Alamania (1224 durch den Grafen „per il conte" — Name fehlt leider —), Messina (1225 durch Friedrich, Imperator d'Alamania), Parisi (1250 durch Johann von Belmonte „sopra l' anima del Re di Francia, che in quel tempo non era ben sano" — im Namen des Königs von Frankreich, der zu jener Zeit nicht ganz gesund war —). Vergleiche und Stichproben, die ich zwischen dem Consolato del Mare und dem Navigationsedikt Maria Theresias anstellte, ergaben mir mit Sicherheit, daß unser bescheidenes, aber gutes Editto vieles aus seinem großen Vorgänger entlehnt hat. Es würde mich zu weit führen, hier näher darauf einzugehen —.

Eine eigene Entwicklung hat das Seerecht in der Republik Ragusa genommen. Aus dem erwähnten Buche Alianellis, dem bezüglich der antiken Statuten der adriatischen Stadt Trani eine Abhandlung von Luigi Volpicella beigegeben ist, wissen wir, daß Trani 1063 seine Ordinamenta et consuetudo maris edita per consules civitatis Trani und Amalfi zwischen 1100 und 1400 seine Capitula et ordinationes curiae maritimae nobilis civitatis Amalphae (quae in vulgari sermone dicuntur „La tabula

Digitized by Google

de Amalfa") erhalten hat[1]. Äußerst interessant ist es aber für uns, daß auch an der Ostküste der Adria, beinahe gegenüber von Trani, in der kleinen rührigen Republik Ragusa sich schon frühzeitig eine eigene, sehr genaue und gute Seegesetzgebung ausgebildet hat. Es ist das hohe Verdienst des gegenwärtig an der k. k. nautischen Schule in Ragusa wirkenden Professors Joseph Gelcich, daß er in seinem, in dieser kleinen Skizze schon öfters zitierten und im Auftrage der k. k. Seebehörde an Hand reichen Quellenmaterials verfaßten Werke „Delle istituzioni marittimi e sanitarie della repubblica di Ragusa — Trieste 1882" wesentliche Teile der Statuten der Republik aus vorhandenen Schriftstücken mitgeteilt hat.

Die Basis der ragusäischen Gesetzgebung ist das Liber Statutorum, welches die Stadt dem Rektorate des Venezianers Marco Giustiniano und seiner Nachfolger verdankt. Es umfaßt den Zeitraum vom 15. Mai 1272 bis zum Jahre 1306. Die Statuten gliederten sich in acht Bücher, das siebente Buch behandelt das Seewesen und die kommerziellen Angelegenheiten. Anschließend an das Liber Statutorum folgt das Liber Reformationum 1306—1358, das Liber Viridis 1358—1460 und das Liber Croceus von 1460 angefangen. Diese drei Bücher enthalten Anhänge, Erläuterungen und die notwendigen Änderungen zum Fundamentalgesetze, dem Liber Statutorum. Endlich erwähnt Joseph Gelcich noch das Liber Dohanae, welches außer einem Auszuge der anderen Bücher noch alles jenes behandelt, was auf Import und Export Bezug hat und aus diesem Grunde für die Geschichte des Handels und der Gewerbe der Republik und ganz Süddalmatiens besondere Bedeutung besitzt. Ferner sind noch die Akten des Rates vorhanden, nämlich atti de' Rogati (1306—1802), atti del consiglio maggiore (1415—1806) und del consiglio minore (1415—1805).

In seinem Buche (S. 67—160) teilt uns der Verfasser, nach Materien geordnet, die mit unermüdlichem Fleiß und Gewissenhaftigkeit gesammelten Dokumente mit. Ich kann hier nicht näher auf diese ebenso reichhaltige als treffliche Fundgrube des Seerechtes eingehen und behaupte nur, daß sie sich würdig und in mancher Hinsicht auch überragend den Ordinamenta civitatis Trani und der Tabula de Amalfa anreiht. Vielleicht ist es mir später einmal vergönnt, die Sache vom maritimen

[1] In der Tafel von Amalfi heißt es: Lex est sanctio sancta, bona autem consuetudo sanctio sanctior, et ubi consuetudo loquitur lex omnis tacet. Alianelli, pag. 86.

Digitized by Google

Standpunkte aus näher zu beleuchten. Ich möchte hier nur auf diese interessanten, noch wenig benützten Schriftstücke anregend aufmerksam machen, damit sich berufene Fachleute dem Studium derselben widmen mögen[1]. Der Einteilung Josef Gelcichs folgend, sei aus den Rechten und Pflichten der Reeder erwähnt, daß verboten war, Schiffe in Almissa zu verkaufen oder anzukaufen (qui vendiderit navem vel aliud lignum in Dalmisio solvat pro banno ipp. 100 et perdat pretium ligni — qui scienter comperaverit lignum a Dalmisianis, aut ab aliis pyratis solvat pro banno ipp. 25 et lignum illud incendatur). Ein Ragusaner Reeder, welcher Parten (Karate) an einem fremden Schiffe hatte, mußte die seinem Schiffsanteile entsprechende Bemannung aus Matrosen von Ragusa anheuern lassen (Verfügung vom 20. Oktober 1358). Später wurde angeordnet: Nemo Civis Racuseus habeat partem in navi cum forensi. Es folgen Bestimmungen über den Schiffsverkauf; über die Erlaubnis der Teilhaber an einem Schiffe, jederzeit sich als „marinarius" einschiffen zu dürfen; darüber, daß bei notwendigen Auslagen für irgend ein Schiff und Uneinigkeit der Partenreeder, ob die Auslage zu machen sei, stets der Wille der Majorität maßgebend sei (sciendum est quod major pars vincit minorem); endlich Anordnungen über den Verkauf, das Verschenken, Vermieten von kleinen Fahrzeugen (14. Februar 1316). — Aus dem letzterwähnten Dekret des großen Rates ersieht man, daß damals die „Londra" (londrum) die gebräuchliche Form dieser Boote war; eine Form, die heutzutage noch in Süddalmatien und am Skutari-See üblich ist und beweist, wie konservativ und zäh der empirische Holzschiffbau an althergebrachten Typen festhält. Über die Schiffsbemannung sei hier folgendes auszugsweise erwähnt: Jedes Schiff über 600 „modii" mußte einen Schiffsschreiber „scribanus" an Bord haben, dem die ganze Rechnungsführung und Waren-Evidenz oblag; er mußte einen feierlichen Schwur leisten, quod bona fide sine fraude et malo ingenio scribam omnes merces etc. Aus dem Jahre 1462 datiert der Befehl, daß auf jedem größeren Schiffe (navigia a curribus XL supra) ein scribanus aus edlem Geschlecht (unum ex nobilibus nostris) eingeschifft sein müsse. Es war ihm 1480 gestattet: Waren bis zum Werte von 50 Dukaten zum Handel auf eigene Rechnung an Bord zu haben. Mit der Ausbreitung des Handels bestimmte man 1504, da es schwer war, immer

[1] Außer Ragusa sind mir noch Statuten von Cattaro, Perasto, Budua, Lesina, Zara, Almissa bekannt; über Triest vgl. Kandler u. Hortis. Das wertvolle Archiv von Grado haben die Engländer 1808 verbrannt.

Digitized by Google

ragusanische Edle für den Dienst als scribanus zu finden, daß die untere Grenze der Schiffsgröße mit 70 carra (statt 40) zu fixieren sei, wo ein Schreiber vorhanden zu sein hätte. Der Reeder mußte die Statuten der Republik einzuhalten schwören (jurare debeat observare statuta) und wenn deren mehrere waren für ein Schiff, so genügte der Schwur eines einzelnen von ihnen (et si plures essent patroni in una navi vel ligno, unus eorum jurare debeat tantum). Betreffs der Mannschaft war der Grundsatz der Unlöslichkeit des Heuervertrages im Auslande ohne triftige Gründe aufgestellt; hierzu war Erlaubnis nötig (Nautae non deserant navem sine damnatione. Limita hanc regulam non procedere in habente iuxtam causam a comite et curia approbandum). Der Vertrag war für Pilgerschiffe (in navi peregre) für Aus- und Heimreise ausgedehnt. Besondere Strafen waren für den Bruch des Vertrages durch die Bemannung oder die Nichteinhaltung desselben und für Vorenthalt der Heuer festgesetzt (Et marinarii teneantur explere viagium totum ut dictum est et si aliquis eorum contrafecerit et navem reliquerit, ipse teneatur restituere totum in duplum quod susceperit, aut quod suscipere deberet pro marinaritia ipsi patrono, vel supraposito navis. Si vero patronus vel suprapositus navis ad statutum terminum in marinariis pacamentum non fecerit ex tunc in antea teneatur ipsum pacamentum restituere ipsis marinariis in duplum). Bei der Fürwahl des Bootsmannes (nauclerius) galt der Grundsatz: quod major pars patronorum debet vincere minorem partem. Die Kapitel 19 und 20 des Liber VII Statutorum enthalten Verfügungen über den Dienst der Sklaven an Bord. Ragusa gereicht es jedoch zur hohen Ehre, schon am 28. April 1466 den Sklavenhandel verboten und furchtbare Strafen auf denselben gesetzt zu haben. Sklavenhändler wurden in den Kerker geworfen; innerhalb eines Monats mußten sie die verhandelten Sklaven in Freiheit setzen und in Ragusa abliefern, dann wurden den Händlern beide Augen zur Strafe ausgestochen, und wenn sie innerhalb der gegebenen Frist die Sklaven nicht abliefern konnten, endeten die Händler am Galgen. Im übrigen Europa wurde erst (!) 1824 der Sklavenhandel allgemein untersagt. Die Kapitel 22 und 23, 24 und 25 behandeln die Heuer auf Gewinnanteil, die Heuer Erkrankter und den Anteil der auf der Reise Verstorbenen. Die Mannschaft ist dem Bootsmann und dem Kapitän (superpositus) Gehorsam schuldig, et non possunt dicere: „revertamus Racusium". Ungehorsame Leute werden mit 20 Hyperpern Geldstrafe und Schiffsschreiber, die den Ungehorsam nicht zur Anzeige bringen, mit 10 Hyperpern belegt. Im Jahre 1341 wurde der Minimalbemannungs-

Digitized by Google

stand der Fahrzeuge festgesetzt. Jede „Condura" oder jedes Schiff über 20—30 „Milliara" Tragfähigkeit mußte einschließlich des Dieners (famulus patroni) acht Matrosen führen; zwischen 30 und 50 Milliara waren zehn Mann vorgeschrieben; bei einer Tragfähigkeit von 50—80 Carri — Karren — 12 Mann, zwischen 80 und 100 Milliara waren 14 Mann an Bord, und überstieg die Tragfähigkeit die 100 Milliara, so wurde der Bemannungsstand durch den Grafen und seinen Rat (dominum comitem et ejus consilium) bestimmt. Jeder Reeder, welcher dieser Vorschrift entgegen handelte, mußte der Stadt für jeden fehlenden Mann und für jede Reise 5 Hyperpern Strafe zahlen, die unter Umständen bis zu 50 Hyperpern erhöht werden konnte. Fahrzeuge mit 30 Salmae Tragfähigkeit, welche zwischen Ragusa und dem Drinflusse in Albanien verkehrten, mußten sechs Leute, und über 30—50 Salmae sieben Mann führen. Im Jahre 1511 (17. März), also zur Zeit, wo Venedig dem Papst Julius II. vollkommene Handelsfreiheit auf der Adria einräumen mußte, wo in Deutschland unter Max I. das römische Recht die Oberhand erlangte, wo Triest mit Venedig schwer zu ringen hatte und die Osmanen ihre Seeraubzüge unternahmen, erließ Ragusa seine Ordo Marinaritiae (Liber Croceus CLI), um die Mängel der bisherigen Seegesetze zu verbessern.

Wer den Heuervertrag brach, bezahlte außer 25 Hyperpern noch mit 6 Monaten Kerker und Verlust des Frachtenanteiles sein Vergehen, und der Reeder konnte auf dessen Kosten einen anderen Mann heuern. Gleiche Strafe traf jenen, der, obwohl die Zeit, für welche er angeheuert, schon verstrichen, sein Schiff, das noch nicht in die Heimat zurückgekehrt war, verließ. Starb der Kapitän oder Reeder an Bord während der Reise, durfte diese bei harter Strafe (50 Hyperpern und 2 Monate Kerker, Heuerverlust, Gewinnanteilsverlust) nicht unterbrochen werden; wurde eine solche Reise glücklich vollendet, so erhielten die Leute zur Belohnung den Wert des an Bord befindlichen Gutes des verstorbenen Patrons. Ein Heuervertrag galt durch Handschlag geschlossen (dando la fede l'uno all' altro con la palma della mano), das ersetzte den (früher verlangten) Treu- und Gehorsamsschwur; nur in drei Fällen hatte der Seemann das Recht, den Vertrag sofort ohne Strafe zu lösen: 1. wenn er selbst padrone, 2. wenn er nauclerius wurde und 3. wenn der Padrone einverstanden war. [Interessant ist der Vergleich mit Ordinamenta Civitatis Trani (1063): „La prima (delle casone et cose) e se ello fosse facto patrone de un altra nave; la seconda se fosse facto nochiero, la terza e se in quello presente viaggio hauesse facto voto de andare ad San Jacomo,

Digitized by Google

al Sancto Sepulcro, o ad Roma, et per queste tre cose ha casone legitima de partirse et deue essere licentiato senza altro interesse o danno refare." Kommentar von L. Volpicella pag. 55.] (Unter San Jacomo dürfte der berühmte Wallfahrtsort Compostella in Spanien gemeint sein.) Die Mannschaft war zu allen Arbeiten verpflichtet: Ballaststauen, -Laden und -Löschen, Rojen und Segelmanöver, Steuerdienst, Aufholen u. s. w. Säumige wurden mit 2 Monaten Arrest bestraft (mesi doi in prigione), wenn das Schiff ins Inland kam; im Auslande erhöhte sich die Strafe auf 6 Monate Arrest, 50 Hyperpern Geldstrafe und den Lohn für den Ersatzmann. Unfolgsame konnten sofort ohne Heuerausgleich und ohne Gewinnanteil entlassen werden. Das Auskleiden in See bei Nacht war verboten [vgl. polit. Navig.-Edikt, Ausgabe 1847, Art. VI, § 5 schreibt 12 Gulden Strafe vor; das Consolato del mare Caput 167 (Casaregi, Kommentar pag. 152) ist viel strenger: „ancora marinaro non si debba spogliare, se non in porto soprastando l'inverno: e se lo farà per ciascuna volta debba essere sunto in mare con una fune per tre volte (wird an einem Tauende dreimal in die See getaucht) e da tre volte in su debba perdere il salario e la robba, che havesse nella nave" (von dreimaliger Wiederholung dieses Vergehens an verliert er die Heuer und sein an Bord befindliches Eigentum)], Diebstahl wurde mit Heuerverlust, 6 Monaten Kerker, Rückstellung des Gutes, eventuell criminaliter mit Abhauen eines Gliedes bestraft, ebenso Bedrohung des Kapitäns oder die Meuterei.

Weitere Verfügungen betreffen die Regelung des Gewinnanteils der Teilhaber, den Zwang, Waffen an Bord zu führen (fünf Panzer, vier Bogen mit Pfeilen, ein Ballister, Schilde, Schwerter, Kopfschützer für jede Condura über 20 Milliara Tragfähigkeit; Dekrete von 1336—1341); die Untersuchung der Seetüchtigkeit der Schiffe und deren Ausrüstung, die im Detail festgesetzt war; den Bodmereivertrag; das Verhältnis zwischen Reeder und Befrachter; das Verbot, fremde Schiffe zu chartern. (Eine sehr gute Kontrolle für das Alter der letztgenannten Verfügung liegt darin, daß es heißt: Excepto quod navem venetorum bene possint naulizare. Nach dem Jahre 1358 wäre etwas Derartiges gar nicht denkbar gewesen.)

Es folgen nun in den Kapiteln LVI—LXIII unwesentlichere Verfügungen über das Mieten von Booten beim Holz- und Weinhandel. Bemerkenswert ist nur wieder, daß es noch vor 1306 in einer Verordnung heißt: Ordinamus quod quicumque qui accipit barcusium, aut barcam, aut l a d i a m ad naulum ad partes cum licentia u. s. w. Hier sehen wir nämlich schon wieder einen Typ eines Fahrzeuges erwähnt,

Digitized by Google

die sogenannte „Ladja", welche noch heute im Gebrauch steht — nach sechs Jahrhunderten! Ebenso sind schon 1405 neben Galeeren, Galeotten auch „Brighentini Racusij" angeführt. Das Havarierecht ist gleichfalls schon im Liber Statutorum sehr übersichtlich geregelt; Deckladungen waren untersagt, wenn das Schiff nur ein Deck hatte. Es galt als Prinzip: Damnum in mercibus oneratis in navi propter malam stricturam eventum a domino et nautis navis persolvendum. Dominus navis probans devastatas ob fortunam in maris damnum illarum non patitur. Navis unius coopertae Racus. locata nullas super copertas merces ferrat. Schon aus dem Jahre 1311 begegnen wir Verfügungen über das „navigare in conservam", die noch heute bei Küstenfahrern und Fischern geübte Form gemeinsamer Fahrten. Selbstverständlich gab es zahlreiche Verfügungen über die Hafenpolizei, das Seesanitäts- und Kontumazwesen.

Wie man nun aus dieser kleinen und knappen Übersicht des Ragusaner Seerechts entnehmen kann, ist dasselbe auf venetianischer Basis nach dem Jahre 1272 entstanden, als das Land noch unter venetianischer Hoheit stand; demgemäß enthält es zahlreiche Anklänge an die alten Statuten della nave der großen Republik und an das Consolato del mare; aber schon nach 1306 im Liber Reformationum und mehr noch nach 1358 im Liber Viridis entwickelt sich das Recht auf Grund der ganz eigenartigen politischen Lebensbedingungen des Völkchens selbständig weiter, und 1794, also wieder knapp vor dem Untergange der Republik, sehen wir die Rektoren und Räte eine zusammenfassende Gesetzsammlung für das Seewesen herausgeben, nämlich die Regolamenti della repubblica di Ragusa per la navigazione nazionale (edito Ragusa 1794 dalla stamperia pubblica di Andrea Trevisan), deren 60 Kapitel im Zeitraume von 1745—1793 zusammengestellt worden sind[1].

Man hat also im ganzen Bereiche der Adria am Schlusse des 18. Jahrhunderts lebhaft an der Gesetzgebung für das Seewesen gezimmert (polit. Navigationsedikt Österreichs 1774, Codice veneto 1786,

[1] Im Jahre 1783 bestimmte Ragusa folgende Monatsheuern für seine Seeleute:

für den Kapitän monatlich (1 Dukaten = 4—5 Kronen) . . .	20	Dukaten
„ „ Bootsmann „	11	„
„ „ Maat „	9	„
„ „ Schiffsschreiber (der Navigationsführung versteht) monatlich	11	„
„ „ Schiffsschreiber (der Navigationsführung erst erlernen will) monatlich	6	„
„ „ befahrenen Matrosen (Steuermann) monatlich	8	„
„ „ gewöhnlichen Seemann monatlich.	7	„
„ „ Jungmatrosen monatlich	4—6	„

Digitized by Google

Entwurf des Codice neapolitano 1771, Regolamento di Ragusa 1794). Die österreichische Seegesetzgebung ist ein Torso geblieben; da kam der gewaltige korsische Eroberer und drückte den italischen Landen und der adriatischen Ostküste eine ganz andere Physiognomie auf; 'in rechtlicher Beziehung uns Epigonen jener Zeit seinen Code de commerce hinterlassend. Kaum war die schwere Zeit der napoleonischen Kriege mit all ihren furchtbaren Opfern für Österreich vorüber und der Geist der Reaktion in die mitteleuropäischen Lande eingezogen, da begann auch schon im Seewesen der Welt eine ungeheure Umwälzung sich zu vollziehen: der Übergang von der Segelschiffahrt der alten Zeit mit all ihrer gemütlichen Langsamkeit und den patriarchalischen Verhältnissen zu der modernen Dampferfahrt mit ihrer geschäftlichen Rührigkeit, der unbändigen Hast nach Erwerb und Gewinn und dem raschen Wechsel der kommerziellen Gesichtspunkte. Als ehrwürdiges Monument der Gesetzgebung zur See ragt das theresianische Edikt in diese Zeit hinein; es wird hohe und ernste Aufgabe unserer Juristen sein, hier Wandel zu schaffen, damit die kommende Zeit des Eilverkehrs zur See mit Turbinenmaschinen, Elektrizität, flüssiger Feuerung und all den modernen künftigen technischen Errungenschaften auch bei uns ein modernes Recht mit allen seinen Segnungen findet.

VIII. Schiffbau und Schiffstypen in alter Zeit, die Schiffsbemannungen.

Es kann nicht Aufgabe dieser wenigen gedrängten Zeilen sein, eine Geschichte des Schiffbaues und seiner Entwicklung in den ostadriatischen Ländern zu schreiben; dafür reichte weder gegebener Raum noch Zeit aus. Vielmehr soll dieser so interessante Gegenstand nur durch einige Streiflichter beleuchtet werden, der bisherigen flüchtigen Skizze angepaßt. Eigenartiges allein kann nur erwähnt sein; auf Vollständigkeit oder überhaupt nur auf tieferes Eindringen in die schöne Aufgabe darf der Leser nicht rechnen.

In keiner anderen maritimen Wissenschaft ist der reinen Empirie, dem handwerksmäßigen Getriebe nach bewährten Mustern, so spät die theoretische Begründung gefolgt, und erst als sich die angewandte Mathematik in vollem Umfange des Schiffbaues und der Schiffskonstruktionen angenommen hatte, ward aus dem Handwerk eine Kunst und zwar eine der vollendetsten unserer Ingenieurwissenschaften. Erst im 17. Jahrhunderte folgte auf die bis dahin von Vater auf Sohn vererbte handwerksmäßige Betreibung des Schiffbaugewerbes die theo-

Digitized by Google

retische Begründung, die wissenschaftliche Basis, zunächst wohl auch nur in schwachen, aber denkwürdigen Versuchen. Eigentliche oder auch nur wesentliche Fortschritte waren weder im Altertum, noch im Mittelalter zu verzeichnen gewesen.

Die Theorie des Schiffbaues verdankt sonderbarerweise dem eifrigen Studium zweier Jesuiten ihre erste Grundlage. Die Patres G. Fournier (1643) und P. Hoste (1697), letzterer ein Eskadrekaplan in Toulon, waren die ersten, die sich mit den wissenschaftlichen Prinzipien des Seeschiffbaues beschäftigten. Letzterer schrieb schon Untersuchungen über die Feststellung der Stabilität eines Schiffes mittels der Krängung. Streng wissenschaftlich behandelte Bouguer 1746 mit seinem berühmten Werke „Traité du navire, de sa construction et de ses mouvements" die Schiffskonstruktion; er zeigte die Berechnung des Deplacements, die Bestimmung der Schwerpunkte der Wasserverdrängung und des Schiffes, die Berechnung des Metacentrums und der metracentrischen Kurve, wohl die wichtigsten Elemente der Stabilitätsbestimmung. Dann folgte Daniel Bernoulli 1757 mit seinem Werke, worin die Mittel zur Verringerung der Roll-, Schlinger- und Stampfbewegungen der Schiffe nebst einer genauen Untersuchung über die statische Stabilität angegeben sind; Leonhard Euler (1776) mit seiner bekannten „Théorie complète de la construction et de la manœvre des vaisseaux" über die Entwicklung des Trägheitsmomentes der Schwimmebenen und der drei Gleichgewichtszustände eines schwimmenden Körpers; 1798 trat Atwood in den „Philosophical Transactions of the Royal Society of London" mit Formeln für die dynamische Stabilität und das Aufrichtungsmoment geneigter schwimmender Körper hervor. Die Namen Duhamel, du Monceau, Sutherland, G. Juan, Chapman, Romme, Clairbois, Knowles, Tupinier, Froude, Moseley, Barne, White, John, Reech, Risbek u. s. w. bezeichnen dann den weiteren, stetigen Fortschritt bis zur heutigen wissenschaftlichen Durchdringung und Vollendung auf allen Gebieten des Stahlschiffbaues, bis zum wehrhaften Schlachtschiff und bis zum modernen, großen Ozeaneildampfer, der in fünf Tagen den Atlantik durchquert.

Wie ich gleich anfangs dieser Skizze (Kapitel III) erwähnte, waren die Liburnier an der nordöstlichen Küste der Adria ein durch ihren Schiffbau berühmtes Volk des Altertums. Ob es richtig ist, daß sie ihren Ruderbooten einen Mechanismus anfügten, der seitliche Radschaufeln trieb, um die Bewegung zu beschleunigen, mag dahingestellt

Digitized by Google

bleiben[1]. War die Schiffahrt in ihren ersten Anfängen Rojfahrt gewesen, so sehen wir sie an unserer sonnigen und windreichen Steilküste doch schon sehr frühzeitig mit lateinischen Segeln in kleinen starken Booten betreiben. In Italien war ursprünglich die etruskische Form der Schiffe die gebräuchliche. Später sehen wir die Römer Langboote (caudices) benützen. Um 326 v. Chr. schufen sie sich nach punischem Muster eine classis navalis, eine Flotte, die ihnen wertvolle Dienste leistete. Das Kriegsschiff (navis longa) mit seinem Rammbuge (prora) unterschied sich von dem breiter gebauten Handelsschiffe (navis rotunda). Die Kriegsschiffe (triremes) hatten 3 Ruderreihen, waren etwa 50 m lang, zwischen 5 und 6 m breit, etwa 6·5 m hoch, tauchten 2·8—3 m und hatten eine Wasserverdrängung von 200—240 Tonnen mit einer Bemannung von 174 Ruderern (remiges), 20 Seeleuten (nautae) und 31 Offizieren und Soldaten; im ganzen 225 Mann. Nebst dem Ruder stand das Segel schon in Verwendung; die mittlere Fahrt einer Trireme unter allen Rudern betrug 5 Seemeilen pro Stunde. Später schritt man zum Baue der Penteren (56 m lang, 6—8·6 m breit, 4·5 m Tauchung, 450 Mann, 530—540 t Deplacement). Im Seekriege zwischen Antonius und Octavianus erkannte man jedoch die Überlegenheit der leichteren Schiffe gegen diese schwerfälligen, die See schlecht haltenden Ungetüme und baute wieder Triremen oder schnell segelnde „liburnae", von denen schon der Name sagt, daß sie dalmatischem Muster nachgeahmt waren. Statt des lateinischen Segels kam das trapezförmige Quersegel (acatium — Großsegel und supparum — Marssegel) in Anwendung.

In den späteren römischen Zeiten war Salona eine berühmte Handelsstadt mit Werften und einem Leuchtturme geworden. Der hochverdiente Professor Franz Bulic — Spalato — hat kürzlich in Salona eine römische Inschrift ausgegraben, in welcher von einer Praefectura Phariaca Salonitana die Rede ist[2], ein Beweis mehr, welche hohe Bedeutung das Rom der Kaiserzeit diesem Hafen beilegte.

Zweifellos blühte damals das Schiffbaugewerbe in Dalmatien und Istrien in ganz besonderem Maße. Der Holzreichtum jener Länder war bedeutend; die vermittelnde Rolle, welche die Ostküste der Adria im

[1] Estudios sobre el Desenvolvimiento histórico de la Navegación por Eugenio Gelcich. Valencia 1889, p. 41.

[2] Fr. Prof. Bulic Bulletino di Archeologia e Storia Dalmata. Anno XXV. Spalato 1902. L. A. Veitmeyer erwähnt in seinem Buche „Leuchtfeuer und Leuchtapparate", herausgeg. von M. Geitel (München 1900) nur von den Feuern zu Ravenna, (Ancona?) (Aquileja?) in der Adria zu römischer Zeit, S. 173. Vgl. Plinius, Historia naturalis, XXXVI, 12, 93.

Digitized by Google

Verkehre der Hauptstadt mit den entfernten nordöstlichen und östlichen Provinzen übernommen hatte, brachte Industrie und Gewerbe empor.

Die Schiffsformen waren die damals üblichen römischen und griechischen, die uns ja in zahlreichen trefflichen Untersuchungen genau beschrieben sind. Nur die einheimischen Völker, die Liburnier und Illyrier, hielten im Nahverkehre zähe an dem ursprünglichen Typ fest, und selbst noch heutzutage sehen wir so manches Boot genau nach jenen archaischen Typen erbaut. Man beachte z. B. nur die Konstruktionen des waldreichen Arbe, jene von Süd- und Ost-Cherso, jene von Nona, Ljubač, der Zermanja, des Kanals della Montagna und Morlacca, jene der Narenta u. a. m. Die römische „Liburna" der Kaiserzeit hatte eine doppelte Ruderreihe, ein seitliches Steuer, einen Mast mit 2 Quersegeln und war ein treffliches, manövrierfähiges Seeschiff. Die adriatischen Flottenstationen waren Ravenna mit einem Fassungsraume für 250 Schiffe, Aquileja, Altinum (Ancona), Brundisium (Brindisi), Tergeste (Triest), Pietas Julia (Pola), Salonae (Salona).

Unter Theodorich, 493 n. Chr., sehen wir die „Dromonen" bei uns auf der Bildfläche erscheinen, Fahrzeuge von ägäischem Typus mit zwei Ruderreihen; 230 Rojknechten, 70 Seesoldaten Bemannung. Ihre verschiedenen Arten waren Chelandien, Pamphylen, Wusien und Dromonen im eigentlichen Sinne. Auch diese Schiffe sind genau bekannte Gestalten. In der oströmischen Flotte trugen sie am Bug die Vorrichtung für das Ausspritzen des furchtbaren „griechischen Feuers", bedient von den „Siphonarioi". Die heutige Rammtaktik mit Systemen von Buglancier-Apparaten für Torpedos hatte in dieser Bugwaffe der byzantinischen Zeit eine gewaltige Vorgängerin. Ob die Dromonen, von denen ich im III. Kapitel sprach, Kriegs- oder Handels-Dromonen waren, ist nicht vollständig entschieden; nach meiner Ansicht dienten sie gewiß beiden Zwecken. Die Notwendigkeit der Handelsflotte haben wir den Episteln Cassiodorus' entnehmen können; war diese Flotte vorhanden, so mußte sie zur See geschützt werden; dies konnte dadurch am besten geschehen, daß die in Convoi segelnden und rudernden bewaffneten Transportschiffe durch einige stärkere Dromonen gleicher Art begleitet wurden.

Von einheimischen Schiffstypen ist uns aus den älteren Zeiten sehr wenig bekannt; es wäre von historisch lokalem Interesse, zu erforschen, welche Form, Größe und Einrichtung jene Fahrzeuge hatten, mit denen die trefflichen Seeleute Dalmatiens und Istriens ihre mannigfachen, oft weithin im Bereiche des Mittelmeeres ausgedehnten Reisen und Züge unternahmen, welche Küstenkenntnisse die Seeleute hatten. So mancher

Digitized by Google

interessante Schiffstypus ist im Laufe der Jahrhunderte aufgetaucht und wieder von der Bildfläche verschwunden, ohne daß uns mehr als der leere Name erhalten geblieben ist, und doch bin ich überzeugt, daß es fleißiger Forschung gelänge, auch hier manches Dunkel zu erhellen. Wir wissen über altindische, phönizische, griechische und römische, chinesische und polynesische oder malayische Formen weit mehr als über unsere eigenen dalmatischen Typen des frühen Mittelalters — von den Wikingern gar nicht zu reden! Die emsige Durchforschung alter Stadt- und Klösterarchive, der Familienaufzeichnungen brächte auch hier manches ans Tageslicht. Seit dem Jahre 640 n. Chr. haben sich die slavischen Stämme der Kroaten und Serben in Dalmatien niedergelassen und sind bis auf den heutigen Tag trotz der jahrhundertelangen Fremdherrschaft in zäher Treue an dem kargen Boden, der sie auf den Erwerb zur See anwies, haften geblieben. Bald wurden sie gefürchtete Seeräuber; entschieden jedoch hat auch ihrem politischen Rufe die venetianische parteiische Geschichtschreibung jener Zeit viel härter zugesetzt, als es eigentlich verdient war, denn auch die Venetianer trieben See- und Strandraub. In Wirklichkeit war es der scharfe Kampf um die Macht im adriatischen Meere, der zwischen Venedig und den „Narentanern" entbrannt war. Allein der Besitz der dalmatischen Küste mit ihren trefflichen, schützenden Buchten und Häfen, an der Luvseite der dominierenden Winde gelegen, konnte zur Zeit der Ruder- und Segelflotten die Herrschaft über dieses Meer sichern. Höhere Intelligenzstufe hat den Sieg den Venetianern zugewandt und damit auf Jahrhunderte der Küste ein eigenes Gepräge erteilt. Gegen das Ende des 9. Jahrhunderts sehen wir die vereinigten Stämme der Kroaten und Serben unter ihrem Banus Domagoi 80 „Sagenen" (Segenen, Segeinen, Sarenen), jede mit 40 Mann, und 100 „Konduren", jede zu 10—20 Mann ausrüsten, um gegen die Küstenstädte der nördlichen Adria zu ziehen[1]. Im Jahre 948 wurde eine venetianische Flotte, welche aus 33 „Gumbarien" bestand, gegen die Narentaner entsendet und erreichte einen vorteilhaften Friedensschluß[2].

Nirgends konnte ich in der Literatur etwas Brauchbares über die Form dieser „Sagenen" finden; aber sie sind ohne jeden Zweifel weiterer

[1] B. Benussi, Op. c., pag. 22, 601, 605; Constant. Porphyrogen. De admin. imperio cap. 31: quapropter neque sagenae ipsorum Chrobatorum, neque condurae unquam ad aliquem bello infestandum abeunt.

[2] B. Benussi, Op. c., pag. 620: Petrus Candianus dux triginta et tres naves, quas Venetici gumbarias nominant, contra Narentanos Sclavos misit, quibus Ursus Badovarius et Petrus Rosolus prefuerunt.

Digitized by Google

Verbreitung gewesen, denn wir finden sie auch in der süditalischen Gesetzgebung erwähnt.

Ob die bei Alianelli S. 158 „dagli Statuti di Gaeta" erscheinenden saectiae (vielleicht „gaëte"?), welche neben naues und barchae genannt sind, als Segenen, Sagenen aufzufassen sind, steht dahin. Über die „Konduren" habe ich in der süditalischen Seegesetzgebung nichts gefunden, hingegen sind sie uns aus dem Liber Statutorum (1272—1306) und besser noch aus dem Liber Reformationum (1306—1358) von Ragusa bekannt. Wir wissen nichts über ihre Konstruktion anzugeben, aber ohne jeden Zweifel würde sich bei dem schönen Sammeleifer, der aus der Erhaltung der vielen Akten der Republik Ragusa[1] spricht, auch so manches über diese Schiffsform, wie sie an unseren Küsten aussah, finden lassen. Vom Ende des 9. Jahrhunderts bis zum Ende des 14. Jahrhunderts sehen wir sie an verschiedener Stelle erwähnt. Porphyrogenitos und Johannes Diaconus schreiben nichts über die Form dieser Schiffe, weil sie eben als allgemein bekannt betrachtet werden.

In späteren Zeiten erscheinen schon überall die Galeeren, Galeoten, Bascelli, Peaten (Plati) im allgemeinen Gebrauche der Seefahrer an der Adria; lauter bekannte Typen, von denen Muster, Zeichnungen, Modelle vorhanden sind. Sie sind nebst den Feluken, Schebecken, Brigantinen u. s. w. so oft beschrieben worden, daß ich sie füglich übergehen kann. Aus Dandolo, Chronic. venet. IX, c. 15, 19 ist z. B. aus dem Jahre 1171 bekannt: Dux (Vitalis Michael) Istricis et Dalmatinis populis praeceptum dedit ut juxta posse eis concessum se taliter praepararent, quod illuc applicante stolo, cum eo pergere invenirentur fulciti. — Dux de mense Septembris cum centum galeis et viginti navibus egrediens decem galeas Istriensium et Dalmatinorum assumpsit.

Nur eines möchte ich noch erwähnen. So häufig begegnet man der Meinung, daß erst durch Andrea Doria das „unverstellbare" lateinische Segel in ein verstellbares, welches Segelmanöver ermöglichte, abgeändert wurde. Ich bezweifle dies rundweg und behaupte, daß diese Kunst, das Aufslavieren gegen den Wind, bei verschiedenen Völkern und zu verschiedenen Zeiten längst vor Doria bekannt und geübt war. Ich habe zu häufig antike Abbildungen von Schiffen gesehen, die offenbar scharf am Winde fuhren, und zu viel in alten Nomenklaturen geblättert, die mir die Überzeugung geben, daß die Lavierkunst längst vor Doria geübt

[1] Die Agramer Akademie hat die Gesetzgebung Ragusas gesammelt in ihren Denkschriften herausgegeben.

Digitized by Google

wurde. Viele Stellen alter Schriftsteller, viele Reisen ließen sich gar nicht erklären, wenn man das irgend einer Autorität beständig nachgebetete „Nicht lavieren können" der Schiffe als richtig anerkennt. — Schon die schöne und deutliche Zeichnung einer römischen Liburna, die uns W. Stavenhagen[1] gibt, belehrt uns eines Besseren. Wir sehen die Raaen (antennae) mit Toppenanten und Brassen, sowie mit einer Rack ausgerüstet; an den Segeln sind Halsen und Schotten angebracht; alles sichere Zeichen, daß man mit den Liburnen an das Aufkreuzen gedacht hatte; ebenso war die dreieckige Gestalt des sogenannten „lateinischen" (ursprünglich phönizischen) Segels zum Lavieren recht geeignet[2].

Der Schiffbau wurde empirisch in Dalmatien und Istrien beinahe in jedem größeren Orte geübt. Es würde zu weit führen, hier alle die zahlreichen Werften, kleinen Hellinge und Stapel aufzuführen. Perasto, Ragusa, Curzola, Orebić, Spalato, Salona, Traú, Milná, Lesina, Lissa, Zara, Zengg, Fiume, Lovrana, Cherso, Arbe, Lussin, Parenzo, Rovigno, Pirano, Triest und Capodistria hatten die bekanntesten unter ihnen. Schon Edrisi erwähnt z. B. um 1140 in seiner Beschreibung unserer Küste, die er das „Land von Aquileja" nennt, des blühenden Schiffbaues in Lovrana und hebt dies ganz besonders hervor[3].

Obwohl die alten, im Mittelmeere und in der Adria üblichen Schiffstypen am besten sich in Abbildungen veranschaulichen ließen, muß ich mir leider versagen, hier die ganz vorzüglichen Zeichnungen, welche Simon Stratico, Universitätsprofessor in Padua, in seinem Werke: Vocabolario di marina in tre lingue (Milano 1813) von den alten Formen gibt, im Bilde wiederzubringen. Ich kann nur auf dieses vortreffliche alte Quellenwerk aufmerksam machen und einige Hauptdimensionen von Schiffstypen diesem Buche entnehmen; andrerseits sind die Formen auch aus verschiedenen Handbüchern, so z. B. aus jenem von Bobrik, und aus dem Annuario marittimo per l'anno 1883 (Trieste 1883) bekannt. Endlich möchte ich noch bemerken, daß Hofrat Anton Krisch im Abschnitte „Die österreichische Seefischerei" der Untersuchungen über die Lage der Arbeiter in der österreichischen Seeschiffahrt (Seite 38) eine Tabelle über die Dimensionen der in unseren Gewässern üblichen

---

[1] Vgl. W. Stavenhagen, Die altrömische Flotte. Mittlgn. a. d. Gebiete des Seewesens. Vol. XXVIII, Nr. VIII. Pola 1900, S. 623.

[2] Eugen Gelcich, Studien über die Entwicklungsgeschichte der Schiffahrt mit besonderer Berücksichtigung der nautischen Wissenschaften. Laibach 1882, S. 24.

[3] Benussi, Op. c., pag. 665.

Digitized by Google

Fischerboote mitgeteilt hat. Näheres über den Schiffbau, wie er im Beginne des 19. Jahrhunderts an unseren Küsten betrieben wurde, enthält das Werk von Kaspar Tonello, Professor des Schiffbaues an der Triester nautischen Akademie, auf welches Buch hier verwiesen sei[1].

Bei den noch schwankenden Prinzipien des theoretischen Schiffbaues am Schlusse des 18. Jahrhunderts ist es nicht zu verwundern, wenn die Dimensionen der einzelnen im Mittelmeere und der Adria gebräuchlichen Typen große Differenzen aufweisen, so daß es z. B. Brigantinen aller möglichen Längen und Breiten gab. Erst später, gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts, läßt sich eine größere Einheitlichkeit in den Dimensionen der einzelnen Typen erkennen. Auch die Takelungen waren dazumal noch sehr mannigfaltig; bunt wechseln selbst bei größeren Schiffen die lateinischen und die quer gestellten Segel; alle möglichen Kombinationen kommen vor und häufig war es noch Gebrauch, daß auch das Bugspriet Quersegel trug. Bei der Unsicherheit mancher Gewässer mußte auch auf eine entsprechende Bestückung der Handelsschiffe in vielen Fällen Wert gelegt werden. Seltsam muten auch die hohen Kastellbauten am Achterdeck oder am Buge mehrerer Typen an und ebenso die Zusammenstellung von Segel und Riemen als bewegende Kräfte. Das Fehlen mechanischer Hilfsmittel oder der Mangel einfacher Maschinen, wie z. B. der Winden und des Gangspills, erschwerte noch vielfach die Arbeit der Seeleute bei den einzelnen Manövern, insbesondere beim Ankerlichten, wo man sich häufig mit sinnreichen Anwendungen der Blöcke behalf (z. B. Einwinden mit Jigger).

Es braucht kaum gesagt zu werden, daß die Unterkunft der Seeleute die denkbar elendeste war, den Lehren der modernen Hygiene geradezu Hohn sprechend; nicht viel besser waren Kapitäne und Offiziere daran, welche häufig an Bord mehrerer Fahrzeuge, z. B. der Feluken, Galeeren, Schebecken, unter Zelten oder mit geteerter Leinwand gedeckten Kojen am Achterdeck kampieren mußten. Daß die hygienischen Verhältnisse sehr viel zu wünschen übrig ließen, erkennt man daran, daß die Sterblichkeit an Krankheiten um das Jahr 1760 im Durchschnitte etwa 125 pro Mille betrug. In dieser Beziehung war wohl eine langsame, mit den Fortschritten der ärztlichen Wissenschaft Hand in Hand gehende Besserung zu beobachten, denn um das Jahr 1811 wird die Mortalität mit 40 pro Mille und 1848 mit 15 pro Mille angegeben; aber immerhin beweisen diese hohen Prozentualverhältnisse, daß in sanitärer Beziehung vieles

[1] Gaspare Tonello, Lezioni intorno alla Marina. Venezia 1829.

Digitized by Google

vernachlässigt war, oder vielmehr, daß zu jener Zeit über die Ätiologie der epidemischen und Infektionskrankheiten noch durchgehends irrige Anschauungen geherrscht haben, welche erst die neuere Medizin mit der Lehre der Bakteriologie richtigstellen konnte.

Die Dimensionen der Schiffsgattungen am Schlusse des 18. Jahrhunderts nach den bei uns gebräuchlichen Typen waren im Mittel in venetianischem Maße etwa folgende:

Schiffsgattung	Länge	Breite	Raumtiefe	Höhe am Vorsteven	Höhe am Achtersteven	Tonnen	Bemerkungen
Bark . . .	60 bis 100′	18 bis 27′	12 bis 14′	27′	19′	100 bis 150	Kurze breite Form mit stark einfallendem Bug und Heck: 3 Masten, wovon Groß- und Besahnmast aus einem Stück mit Quersegeln und 2—3 Raaen, Fockmast entweder mit lateinischem Segel, stark nach vorne geneigt oder wie der Großmast getakelt. Bestückung 6—18 Kanonen; Bewegung auch durch Riemen.
Brigantine	120′	31 bis 32′	11′	23′	25′	80 bis 200 und mehr	Niederes Schiff mit 2 Masten zu je 3 Raaen, Bugspriet mit 2 Raaen; Großmast mit Fall nach achtern, Fockmast nach vorne geneigt; Bestückung 10—20 Kanonen; Schnellsegler, auch mit 10 bis 15 Riemen ausgestattet. Der Großmast trägt auch ein Gaffelsegel.
Schebecke .	119′	31′	11′	23′	24′	80 bis 200 und mehr	Scharfe Form, Schnellsegler mit 3 Masten und lateinischen Segeln. Kreuzmast etwas vorgeneigt, Großmast senkrecht, Fockmast stark gestagt; ohne Bugspriet. Hohes Achterdeck. Als Sturmsegel werden statt der lateinischen Segel kleine Quersegel verwendet. Diese Schiffe wurden auch als Polacken mit 3 Masten und Raaen nebst Bugspriet getakelt, doch verschlechterten sich dadurch die Seeeigenschaften.

Digitized by Google

Schiffsgattung	Länge	Breite	Raumtiefe	Höhe am Vorsteven	Höhe am Achtersteven	Tonnen	Bemerkungen
Feluke . .	51′4″	11′2″	3′3″	5′3″	6′2″	—	Leichtes Fahrzeug mit 24 Riemen, mit 2 niederen Masten und Lateinsegeln. Fockmast weit vorne, Großmast vor der Längenmitte tragen sehr lange lateinische Raaen; Bugspriet als Stütze für die Fockhalse. Bestückung im Bug 2 Stück Zweipfünder und um den Bord 32 kleine Stück auf beweglichen Lafetten (Einpfünder).
Galeere . .	132 bis 175′	18 bis 35′	—	—	—	50 bis 300	Flache Schiffe mit 52 Riemen, tragen 2 kurze umlegbare Masten mit Lateinsegeln und ein horizontales kurzes Bugspriet. Bestückung ein 24-Pfünder und zwei Achtpfünder im Buge. Die Galeeren können auch mit Quersegeln getakelt werden. Heck meist verziert. Schlechte Seeeigenschaften.
Pink . . .	100′	27 bis 30′	10′	22′	25′	100 bis 300	Bauchige Schiffe mit 3 Masten und Lateinsegeln; hohes Heck. Fährt nie unter Riemen, ist ohne Bestückung. Fockmast stark gestagt, Bugspriet horizontal, Besahn ganz am Heck mit starkem Fall.
Polacke . .	100 bis 150′	17′ bis 34′	14′	27′	27′	150 bis 300	Starkes Schiff mit 2 oder 3 Masten aus einem Stück, jeder mit 3 Raaen, fährt ohne Bestückung, nie unter Riemen. Besahnmast häufig aus 2 Teilen (mit Stenge und Mars) und Gaffel. Bugspriet mit einer Raa. Leicht manövrierendes, gutes Schiff, doch nicht praktisch, da Masten aus einem einzigen Rundholz.

Von diesen Schiffsgattungen waren die Brigantinen und Schebecken in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts bei uns die beliebtesten.

Digitized by Google

Später verschwanden die Schebecken gänzlich und an ihre Stelle traten Polacken, meist mit drei Masten. Sie und die Brigantinen sind lange im 19. Jahrhundert die herrschende Form gewesen.

Neben diesen Typen erscheinen selbstredend seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts allmählich die wohlbekannten Takelungen und Formen der Trabakeln, Pieleghi, Schuner, Briggs, Barks, Vollschiffe, später (um 1819) der Raddampfer, der Schraubendampfer (1838) bis zum weitbauchigen mit vielen Hilfsmaschinen ausgestatteten Cargoboote und dem modernen kurzmastigen Eildampfer mit Zwillingsschrauben, Doppelboden und wasserdichten Schotten. Die neuesten Ideen sind auf die Verwendung der Masutfeuerung (auf den Dampfern Bohemia und Almissa des Lloyd bereits eingeführt) und auf die Benutzung der Turbine (für einen dalmatinischen Eildampfer des Lloyd beabsichtigt) als Propulsionsmittel der Schiffsmaschinen gerichtet.

Schon frühzeitig sehen wir die Schiffahrt der ostadriatischen Küste in die drei Kategorien: kleine Küstenfahrt, große Küstenfahrt und weite Fahrt eingeteilt. So hatte z. B. Ragusa in seiner Gesetzgebung eine „navigatio intra culfum", womit der Bezirk von Kap Gomena an der Nordwestkante der Halbinsel Sabbioncello bis nach Apulien und Durazzo in Albanien verstanden war[1], dann eine „navigatio extra culfum", welche die nördlichen dalmatinischen Küsten von Kap Gomena bis nach Istrien, dann dieses selbst, endlich das Westgestade der Adria bis nach Apulien umfaßte. Später kam hierzu noch die Küste Siziliens, soweit es unter christlicher Herrschaft stand (seit 1376). Dann gab es noch eine „navigatio in partibus infidelium", d. i. nach den mohamedanischen Ländern, und eine „navigatio in ultra marinis partibus", womit nach Ansicht einiger Autoren die Flußschiffahrt auf der Bojana und der Narenta, nach anderen aber die Schiffahrt im westlichen Mittelmeere gemeint war. Häufig kam es vor, daß sich Reeder an Bord ihrer Schiffe als padroni — Führer — oder nocchieri — Bootsmänner — befanden; manchmal dienten sie auch als einfache Matrosen am Bord der ihnen gehörenden Fahrzeuge unter dem Kommando eines seeerfahrenen padrone oder nocchiere. Neben dem padrone unterschied das Statut von Ragusa noch den Bootsmann (nauclerius — nocchiere), den Schreiber (scribanus — scrivano), den Befrachter (mercator — caricatore), den Supercargo (custodia — sopraccarico), den Matrosen (marinarius, nauta — marinaro) und endlich den Schiffsjungen, sowie den Sklaven (conductus —

[1] Liber Reformationum. Caput II, pag. 17.

Digitized by Google

condotto). Der eigentliche Schiffsführer (Kapitän) in den alten Zeiten war der nauclerius, der die Seemannschaft aus langer Erfahrung verstand, nicht der padrone, der mehr für die innere Ordnung, die Handelsgeschäfte und für die Ladung vorhanden war. Eine besonders wichtige Stellung hatte der scribanus, welcher gleichsam als Schiffsnotar fungierte, er war der Delegierte der alles bevormundenden Regierung am Bord, der die Einhaltung der Statuten und Schiffahrtsgesetze überwachen mußte, die Verrechnung und das Tagebuch zu führen hatte, der Frachtverträge abschloß, die Heuerangelegenheiten und die Musterrolle in Ordnung hielt und seine Obliegenheiten beschwören mußte. Der mercator, der Befrachter, war häufig nebenbei Matrose an Bord. Die Matrosen unterschieden sich nach den Bedingungen der Anheuerung in drei Gattungen: marinari ad marinaritiam, ad entigum und ad partem. Unter den ersten verstand man die auf Zeit oder Reise gegen eine vom Reeder oder vom Befrachter bezogene Bezahlung angeheuerten Leute; unter den zweiten begriff man eine eigentümliche Form der Gewinnbeteiligung. Von dem assoziierten Kapitale des nauclerius und des mercator gehörte nämlich der Reingewinn zum dritten Teile dem Schiffe, das zweite Drittel der Mannschaft und das dritte dem nauclerius und mercator zusammen. Bei der Heuerform ad partem war die Mannschaft gleichfalls beim Gewinne beteiligt und zwar gehörte ihr die Hälfte daran. Der auf Zeit oder Reise angeheuerte Mann trug von Havarien des Schiffes keinen Schaden, hingegen wohl jener Seemann, der am Gewinne beteiligt war.

Ähnlich wie in Ragusa waren die persönlichen Verhältnisse der Seeleute in Cattaro, Perasto und längs der ganzen Ostküste der Adria geregelt.

Fragen wir nun noch nach der Größe der gebräuchlichsten Fahrzeuge des 18. Jahrhunderts, so gilt als Maßstab die Tonne zu 20 Zentnern. Die größten Kauffahrer hatten 520 Tonnen, die kleinsten etwa 15 Tonnen. Zu den ersteren gehörten die Brigantinen und die Schebecken (checchie). Diese waren weitaus am meisten im Gebrauche, bildeten recht eigentlich die in Fiume und Triest am häufigsten gebaute Fahrzeuggattung; ihnen zunächst an Größe stand die Polacke (polacca) mit drei oder auch zwei Masten aus einem einzigen Stücke und einem Gehalte von 150—300 Tonnen; dann kamen die Tartanen mit Segel- und Rudereinrichtung, die Pinks (pinche) mit 100—150 Tonnen, endlich die Trabakeln, Pieleghi, Tartanonen, Tartanellen, Martighe und Brazzeren (von 15—100 Tonnen); zum Teile Formen, die noch heute der Küstenfahrt dienen, aber dem gewaltigen Konkurrenzkampfe des Dampfers unter-

Digitized by Google

liegen müssen und die eben deshalb als unaufhaltsam aussterbende Typen unser erhöhtes Interesse in Anspruch zu nehmen berechtigt sind.

IX. Der Zeitraum von 1780—1814.

War mit dem Navigationsedikte der Kaiserin Maria Theresia die Grundlage geschaffen, nach welcher der geregelte Aufbau der österreichischen handelsmaritimen Institutionen erfolgen sollte, war damit in den ungeordneten Verhältnissen dieser Marine dem Geiste der Zeit entsprechend in allzu weitgehender staatlicher Fürsorge und Bevormundung Recht und Ordnung angebahnt worden, so galt es nun nach dem Tode der Kaiserin die Entwicklung der Marine weiterhin zu fördern.

Wir haben am Schlusse des VI. Kapitels kurz erwähnt, daß 1775 der Engländer Bolts ein Privilegium zur Gründung einer „indischen Kompagnie" erhalten hatte, daß in der Delagoabai eine Faktorei mit ungenügenden Mitteln angelegt und zwei Schiffe, „Giuseppe" und „Teresa", von Livorno aus nach Indien gesandt worden sind, welche 1778 von den Nikobaren formell Besitz ergriffen, daß auch an der Malabarküste eine Faktorei entstehen sollte. Aber ebenso wie die „orientalische Kompagnie" Karl VI. nahm auch die „indische Kompagnie", die zu viel mit unzulänglichen Mitteln leisten wollte, schon 1786 ein klägliches Ende. So war mancher hochfliegende Plan österreichischer Kolonisation im fernen Osten, dem die Idee zugrunde lag, feste Stützpunkte für den heimischen Handel schaffen zu wollen, zu nichte geworden.

Es ist mir nicht unbekannt, daß jene Autoren, welche über diese ungeschickten, in Händen von Ausländern belassenen Kolonisationsversuche geschrieben haben, vielfach grundverschieden über dieselben geurteilt hatten. So sagt z. B. Rechberger[1]: „Die Triester Ostindische Handlungs-Kompagnie war nach authentischen Quellen absolut eine Privatspekulation und die Mythe ist widerlegt, welche zu erzählen wußte, daß Maria Theresia und Joseph II. sich mit Kolonialpolitik befaßten." — „Was die von der österreichischen Regierung angestrebten Versuche, überseeische Kolonien zu gründen, betrifft, so gehören dieselben völlig in das Reich der Fabel, da weder Maria Theresia noch Joseph II. sich je mit solchen Plänen trugen. Österreichs Politik auf dem Kontinent, seine Finanzen, der Mangel nicht bloß einer Kriegs-, sondern auch einer Handelsmarine, kurz der ganze staatliche Bau konnte den entferntesten Gedanken an ein Kolonialwesen nicht aufkommen lassen. Wiederholt mußte das Kaiserhaus während des

[1] Vgl. Rechberger, Geschichte der k. k. Kriegsmarine. I. Teil pag. 147, 149, 151.

Digitized by Google

18. Jahrhunderts ein entscheidendes Wort in Europa sprechen, und schon darum allein gab es keinen Raum zu abenteuerlichen Spekulationen." Trotzdem erwähnt derselbe Autor „der Bereitwilligkeit Joseph II. aus eigenen Mitteln, das Unternehmen zu fördern" und erzählt von verschiedenen Geldzuwendungen zu diesem Zwecke. Anderer Ansicht als Rechberger sind z. B. Schweighofer[1] und G. Brodmann[2], welche weit früher aus frischer Erinnerung geschrieben haben. Brodmann sagt: „Di già negli ultimi anni del regno di Maria Teresa è stato formato uno stabilimento austriaco alla costa orientale dell' Africa nel paese Delagoa sotto il grado 25, minuti 58 di latitudine meridionale. Un' isola vicina all' imboccatura del fiume dello Spirito Santo in un seno di mare lungo 18 leghe fra terra venne fissata per uno stabilimento commerciale austriaco; ivi si trasportarono de' colonisti e si fabbricarono per essi le case. Hyder Ali, il conquistatore dell' Indie, cedette al gran Giuseppe due estensioni rilevanti di terreno sulla costa del Malabar, di cui uno veniva a giacere nel regno Canara, l'altro sull' isola Balliapatnam. Oltre a ciò i due imp. reg. navigli, Giuseppe e Teresa, presero possesso nell' anno 1778 in nome di sua maestà cesarea, Giuseppe II, (Joseph II. war damals Mitregent seiner Mutter) delle 4 isole nicobariche, Nankaveri, Surri, Irikute e Katechiout, giacenti tra l'ottavo e nono grado di latitudine settentrionale nel golfo di Bengala, le quali avevano bensì una estensione geografica di circa 2000 leghe quadrate, mà poche migliaia di abitanti."

Wie dem nun auch sei, geleugnet kann nicht werden, daß mit staatlicher Unterstützung — wenn auch ohne nachhaltigen Erfolg — versucht wurde, mit österreichischen Schiffen nach Ostafrika, Indien und China Handel zu treiben, um mit unseren damaligen Produkten: Leinwand, Wollstoffen, Tuchgattungen, Seidenstoffen, Glaswaren, Eisen in Verarbeitung, Messing, Werkzeugen, Ausfuhr; mit Zucker, Kaffee, Kakao, Indigo, Baumwolle, Häuten, Thee, Farbhölzern, Gewürzen, Einfuhr zu erlangen. Diesen Zwecken dienten zwöli Hochbordschiffe mit Flaggenpatenten, deren Namen uns erhalten geblieben sind; sie hießen: Giuseppe, Teresa, Kaunitz il grande, Kaunitz il piccolo, Kolovrat, Belgiojoso, Massimiliano, Barone Binder, Conte Neni, la cittá di Vienna, l'Ungherese, il Croato. Brodmann erwähnt sie 1783 ausdrücklich als österreichische Schiffe[3], des-

[1] Schweighofer, Versuch über den gegenwärtigen Zustand der österreichischen Seehandlung. Wien 1783.

[2] G. Brodmann, Memorie Politico-economiche. Venezia 1821, pag. 51.

[3] Brodmann, op. c. pag. 52.

29.419 Digitized by Google

gleichen Becher[1]; Rechberger[2] meint jedoch, daß diese „bloß mit österreichischen Namen getauften Schiffe, welche ausnahmslos sowohl der Provenienz, als des Eigentumsrechtes nach sich als fremdländisch darstellen, unmöglich eine österreichische Kauffahrteiflotte genannt werden können". Meiner Meinung ist auch hier Rechberger zu weit gegangen. Die Schiffe sind wohl nicht im österreichischen Litorale, sondern höchstwahrscheinlich teils in Toscana (Livorno) und teils in den österreichischen Niederlanden gebaut worden, waren Eigentum der indischen Kompagnie, die ja in Österreich privilegiert war und trugen die heimische Flagge. Jedenfalls waren sie österreichischen Handelszwecken nach dem Osten gewidmet.

Auch hier wäre es eine dankenswerte Aufgabe, manche dunkle Punkte im historischen Interesse aufzuklären, worauf ich die Aufmerksamkeit lenken wollte. Bussolin hat sich mit Eifer der Geschichte der „orientalischen Kompagnie" Karl VI. angenommen und aus den Akten des Triester Guberniums geschöpft; möge diese Anregung genügen, daß genauere Nachforschungen nach der Tätigkeit der „indischen Kompagnie" Maria Theresias und Joseph II. auf Grund der gewiß vorhandenen Akten unternommen werden.

Nach dem Ruine der Triester „indischen Kompagnie" wurde man wieder in Österreich, welches damals jede Regung des Seehandels staatlich streng bevormundete, mit der Erteilung von Flaggenpatenten vorsichtiger. Eine kaiserliche Entschließung vom Jahre 1786 besagte, daß der Staat am ostindischen Handel kein besonderes Interesse habe, dergleichen Privatbestrebungen keine Unterstützung angedeihen lassen könne, daß aber auch „diesfällige Unternehmungen wegen der darauf zu wendenden großen Kosten zu gefährlich und nachteilig sind, als daß es gleichgültig wäre, daß erbländische Untertanen ohne hinlängliche Vorsicht und solchen Kräften, die der Sache gewachsen sind und dauerhaften Erfolg versprechen können, sich darauf einlassen". Für die Zukunft wurde der Grundsatz aufgestellt, Ostindienfahrern die österreichische Flagge nur dann zu bewilligen, wenn „Schiff, Ladung und die ganze Rechnung der Expedition Inländern" zuständen[3]. Interessant ist aus jener Zeit noch, daß in betreff des Handelsweges über Ägypten nach Indien ein Projekt zur Eröffnung des Suezkanals beim Wiener Hofe eingereicht wurde.

Bei den spärlichen und ungenauen Angaben der Handelsstatistik

[1] E. Becher, Österr. Seeverwaltung. Op. c. pag. 32.

[2] Rechberger, Op. c. pag. 147.

[3] Vgl. Rechberger, Op. c. pag. 154 (aus den Akten des Hofkammerarchivs geschöpft).

Digitized by Google

jener Zeit läßt sich über die Ergebnisse des Triester Handels kein klares Bild gewinnen. Aus dem Jahre 1782 ist bekannt, daß die Triester See-Einfuhr mit 9310689 Gulden, die Ausfuhr mit 4042186 Gulden bewertet wurde. Schon im Jahre 1789 bezifferte sich in Triest die Einfuhr mit 20627525 Gulden, die Ausfuhr mit 16226030 Gulden; demgegenüber war 1752 der Kapitalswert des Triester Ex- und Importes zusammen mit 4 Millionen Gulden, 1760 mit nahe 6 Millionen Gulden, 1764 mit 8 Millionen Gulden, 1780 auf mehr als 15 Millionen Gulden angegeben worden. Es resultiert also im Zeitraume von 1752—1789, im Verlaufe von drei Dezennien und sieben Jahren, eine Umsatzsteigerung von ca. 33 Millionen Gulden, gewiß ein ganz bedeutender Fortschritt, der die Aufmerksamkeit der Staatsverwaltung in hohem Maße erregen mußte. Im Triester Freihafen waren alle Monopolien und Zwangsverfügungen sorgfältig verpönt, es herrschte die möglichste Freiheit für jedwede Spekulation; die Vorteile, welche aus dem Handel gezogen wurden, kamen aber meist nur dem Seeplatze selbst und dessen Handelsstande zugute. Triest und Fiume nahmen im Reiche eine eigenartige kommerzielle Sonderstellung ein; die Grundlage zu mancher bedeutenden Kapitalsansammlung in privaten Händen wurde in jener Zeit des Aufblühens des Seehandels gelegt. Im Jahre 1791 hatte Triest in der Stadt 16000, im Gebiete 8000 Einwohner, war der Sitz von 19 Konsulaten, zählte 204 Kaufleute, 77 Fabriksbesitzer, 60 Mäkler, 11 Spediteure, 8 Großfuhrleute, 4 Versicherungsgesellschaften; 1802 waren 27000, 1804 aber 33242 Einwohner vorhanden (Triest samt Gebiet 40862 Einwohner)[1].

Die kommerzielle Sonderstellung von Triest stand im lebhaften Gegensatze zu der sonst von Joseph II. (1780—1790) und von Leopold II. (1790—1792) befolgten wirtschaftlichen Politik des Prohibitivsystems. Die Einfuhr ausländischer Waren wurde als ökonomischer Nachteil betrachtet, aber es wurde nicht mehr wie einst das bedeutendste Gewicht auf die Anhäufung des Geldes im Inlande, sondern darauf gelegt, daß die Beschäftigung im Lande, Industrie und Gewerbe, vermehrt werde, um das Volk von den Erzeugnissen des Auslandes möglichst unabhängig zu machen. Hierzu dienten als Mittel eine Reihe von Einfuhrverboten und eine Hochschutzzollpolitik, welche die Monarchie in jeder Hinsicht von den heimischen Erzeugnissen abhängig zu machen bestrebt war. Aus dem früheren streng merkantilistischen Prohibitivsystem wurde

[1] Tomasin Die Post in Triest. Op. c. pag. 46.

Digitized by Google

ein System des Gewerbeschutzes. 1784 und 1788 wurden neue Zollordnungen und Patente in diesem Sinne erlassen. Im Handel sollten nur inländische Waren vorkommen, jedes Industrieerzeugnis mußte einen eigenen „Kommerzialwarenstempel" tragen, sonst wurde dasselbe als ausländisch konfisziert; dadurch ward an den Grenzen und längs der Küste der Schmuggel großgezogen, so manches Vermögen mit dem Schleichhandel, der bald in eigenen Genossenschaften betrieben wurde, verdient; noch heute haftet solchem dunklen Ursprunge einzelner Reichtümer die Tradition an.

Dieselben Grundsätze, wie seine Vorgänger, verfolgte Franz II. (1792—1835). Er erklärte kurz nach seinem Regierungsantritte, an dem Verbote der Einfuhr und des Handels mit allen nach dem Zolltarife von 1788 und nach späteren Verordnungen außer Verkehr gesetzten Waren festhalten zu wollen, um die heimische Industrie anzueifern[1]. Der Standpunkt des Schutzzolles gegen die freie ausländische Konkurrenz blieb der maßgebende. Als dann die furchtbaren napoleonischen Kriege hereinbrachen, an denen Österreich achtzehn Jahre hindurch zähe und ruhmreich teilnahm, war an einen Systemwechsel in der Zollpolitik nicht zu denken; unsicheres Tasten trat an die Stelle der konsequenten Verfolgung eines klaren Zieles. Vielfach wurde ohne bestimmten Plan mancher Zollsatz erhöht, ein anderer wieder erniedrigt, Verbote aufgehoben und wieder in Geltung gesetzt. Ungarn wurde von den übrigen Kronländern schroffer denn früher getrennt und selbst eine Verschiedenheit der Salz- und Tabakpreise, der Konsumtionsabgaben in den deutschen und slavischen Provinzen zum Schaden des Handels eingeführt. Ganz schlimm gestaltete sich die Lage durch den erzwungenen Beitritt Österreichs zum Systeme der Kontinentalsperre nach dem Artikel XIV des unglücklichen Schönbrunner Friedens vom 14. Oktober 1809, der dem Reiche die folgenschwersten und empfindlichsten Wunden schlug. Der Handelsverkehr mit englischen Produkten wurde streng untersagt, eine Menge fremder Waren außer Verkehr gebracht, wie uns die Zolltarife von 1810 und 1812 zeigen. Österreich wurde ein isoliertes, vom übrigen Europa zollpolitisch abgeschlossenes Land. Der Handel stockte, die Staatsschulden stiegen infolge der Kriege und der zunehmenden Volksverarmung ins Ungemessene, das Papiergeld war traurig entwertet, Gold und Silber abgeflossen oder ängstlich behütet, die Industrie und das Gewerbe vernichtet; das Reich stand um 1817 vor dem finanziellen Ruin.

[1] Kaiserl. Patent vom 30. Juni 1792.

Digitized by Google

Deutlich prägt sich dieser Zustand auch in der Bevölkerungsziffer von Triest aus, das in seinen Lebensbedingungen mit dem Hinterlande eng zusammenhängt. Jede Störung dieses innigen Konnexes mit dem Norden, wie sie durch die französische Okkupation unbedingt erfolgt war, mußte auch eine Störung des Volkswohlstandes in Triest zur Folge haben. Ein Gedeihen von Triest ist eben nur im wirtschaftlichen Anschlusse an ein geldkräftiges Reich im Norden, dessen natürlichen Hafen diese Stadt bilden muß, denkbar. Die Verschiebung des wirtschaftlichen Schwerpunktes nach dem Westen auf die Dauer der französischen Fremdherrschaft war schädlich. Triest, das 1804 samt Gebiet 40 862 Einwohner gezählt hatte, sank 1809 auf 30 000 und 1812 auf 20 633 Einwohner herab, erholte sich nach den Kriegen im Jahre 1815 auf rund 24000 Einwohner und zählte 1818 35 510 Seelen. Sein Seeverkehr umfaßte 1804 600 Schiffe und 3260 kleine Fahrzeuge; die Einfuhr wird in ihrem Kapitalswerte im gleichen Jahre mit 40 850 082 Gulden und die Ausfuhr mit 32 378 597 Gulden angegeben. Während der französischen Herrschaft sanken beide bedeutend herab, um sich nach dem Jahre 1813 bei Beteiligung englischen Kapitals wieder langsam und stetig zu heben.

Traurig ist das Bild, welches der französische Staatsrat Bargnani 1806 in einem Berichte an den Vizekönig von Italien von den Zuständen in Istrien entworfen hatte und welches ein grelles Streiflicht auf die Erfolge der jahrhundertelangen Herrschaft der Republik Venedig wirft: L'Istria è ben lontana dall' essere attiva nel bilancio tra l'esportazione e l'importazione . . . . da ciò deriva una povertà così grande, che se una sovrana speciale protezione non si fà ad incoraggiare quella popolazione a migliorare l'agricoltura, ad introdurre le arti manufatturiere . . . ., non è possibile che ella mai possa risorgere dalla propria miseria, la quale anzi andrà sempre più crescendo[1]. Bargnani beklagt die passive Handelsbilanz Istriens und schildert die grenzenlose Armut des früher venetianischen Istrien, für welches seitens der Republik — im Gegensatze zu dem österreichischen Triest — eben im Laufe von nahezu acht Jahrhunderten nichts geschehen ist! Er meint, wenn man mit staatlicher Unterstützung jetzt nicht ernstlich daran ginge, in Istrien Industrien und Gewerbe zu gründen, daß das Land sich nie aus der stets wachsenden Verarmung werde erheben können. Es ist von hohem Interesse, diese französisch-italienische Stimme am Schlusse der venetianischen Epoche von Istrien vernehmen zu können; damit ist die schärfste Ver-

[1] Tomasin, Op. c. pag. 47.

Digitized by Google

urteilung über den venetianischen Herrschaftsegoismus aus dem Munde eines Italieners selbst gesprochen!

Folgen wir nun mit kurzen Worten den Ausführungen G. Brodmanns, der durch zwölf Jahre im öffentlichen Dienste an der Küste gestanden und mit den kaiserlichen Kommissären, Grafen Raimund von Thurn und Grafen Peter von Goeß, Istrien und Dalmatien bereist und unter dem frischen Eindruck seiner Tätigkeit das von mir wiederholt zitierte schöne Memoirenwerk geschrieben hat, welches 1821 in Venedig erschienen ist, so ergibt sich für den Beginn der österreichischen Übernahme seines gegenwärtigen Küstenbesitzes folgendes Bild, soweit es die Handelsmarine und die damit im Zusammenhange stehenden Verhältnisse betrifft. Zunächst sei die am Schlusse des Buches angefügte Tabelle über die Anzahl der Schiffe in den Jahren 1805 (vor der französischen Herrschaft) und 1814 (nach der Übernahme durch Österreich) wiedergegeben:

Provinzen und Städte	1805		1814		Anmerkung
	mit Patent	ohne Patent	mit Patent	ohne Patent	
Triest	593	147	351	230	österreichisch
Istrien	8	334	—	186	früher venetianisch
Dalmatien	236	490	42	409	früher venetianisch
Ragusa	363	80	61	49	früher selbständig
Cattaro	399	290	50	221	früher venetianisch
Summe:	1599	1341	504	1095	
Gesamt:	2940		1599		

Diese Tabelle zeigt deutlich die Dekadenz der Marine während der französischen Herrschaft. Im ganzen Küstengebiete war nach dem Zusammenbruche der napoleonischen Macht eine Verminderung um 1341 Schiffe und Fahrzeuge eingetreten. Man kann daraus ermessen, welcher volkswirtschaftliche Schaden durch das System der Kontinentalsperre verursacht wurde. Die blühende Handelsflotte hatte durch die französischen Kriege und namentlich durch den Seekrieg mit England entsetzlich gelitten. Triest erfuhr eine Verminderung der dort registrierten Schiffe um 159; Istrien sank um 156 Fahrzeuge und hatte nicht mehr ein einziges Schiff weiter Fahrt aufzuweisen; Dalmatien, d. h. die Bezirke von Spalato, Sebenico, Zara samt den Inseln, verringerten ihre Schiffszahl um 275 Schiffe, wobei namentlich der Verlust an patentierten größeren Schiffen geradezu erschreckend ins Auge fällt; Ragusa mit einem Verluste von 333 Schiffen (darunter 302 patentierten) und Cattaro samt Bezirk mit einem solchen von 418 Schiffen (darunter 349 patentierten)

Digitized by Google

kamen am schlechtesten weg. Die istrianische und dalmatinische Handelsmarine weiter Fahrt war so gut wie vernichtet. Triest dominierte mit dem verbliebenen Reste von 351 Schiffen mit Flaggenpatent über die ganze übrige Küste, welche derartige Schiffe nur mehr in der Zahl von 153 aufzuweisen hatte, während vor dem Preßburger Frieden 1805 das Verhältnis ein bedeutend anderes war (Triest 593, die übrige Küste 1006 Schiffe mit Flaggenpatent). Eben aus dieser Tabelle, die den Vorzug der Genauigkeit hat, denn ihre Angaben stimmen mit offiziellen Daten, welche mir zur Hand sind, überein, entnehmen wir, wie sehr die theresianische und noch weit mehr die josephinische Epoche zum Gedeihen der Marine des österreichischen Litorale beigetragen hat.

Zu Ende des 18. Jahrhunderts blühte in Triest namentlich die Seifenfabrikation mit Export nach Italien, Spanien, den Niederlanden, Nordamerika; dann die Zuckerraffinerie mit Export nach Dalmatien und dem näheren Orient; weiters die Rosoglio-Destillation mit lebhafter Ausfuhr nach Deutschland, die Herstellung von Schiffstauwerk, der Holzhandel mit Ausfuhr nach Italien und dem Orient, die Werfteninduſtrie mit dem Baue kleinerer Schiffe, das Ankerschmiedhandwerk, die Gerberei — aber alle diese Industrien begannen bereits in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts notleidend zu werden. Die Konkurrenz des billiger arbeitenden Auslandes machte sich immer mehr fühlbar; auch der Transithandel ging mehr und mehr über Tirol und die Schweiz nach Genua, Marseille und Livorno.

Für das früher venetianische Istrien bis zum Arsaflusse gibt Brodmann 1821 eine Bevölkerungsziffer von 90423 an, während die alte Grafschaft mit 30717 Einwohnern als spärlich bevölkert erscheint. Ohne auf die allzu bekannte politische Geschichte der letzten Jahrzehnte des 18. Jahrhunderts näher einzugehen, sei hier nur erwähnt, daß der venetianische Teil bis 10. Juni 1797 der Republik (Frieden von Campoformio) verblieben ist, dann war das Land bis 1805 (Frieden von Preßburg) österreichisch, von 1805—1813 französisch (Königreich Italien und Illyrien); nach dem Oktober 1813 kam Istrien gänzlich an Österreich. Als Hauptursache der großen Armut dieses Landes wird das ökonomische und politische Verwaltungssystem der Venetianer nebst dem starken Steuerdrucke erwähnt, ein System, welches jede freie Entwicklung gehemmt hatte. Alle Landesprodukte (Öl, Wein, Holz, Seefische) mußten nach Venedig abgeliefert werden, wo dieselben einer hohen Abgabe unterworfen waren (8 Gulden Zoll für jedes Faß Öl), die Preise für das Salz zum Einsalzen der Sardellen waren unter venetianischer

Digitized by Google

Herrschaft unerschwinglich, für den Verkauf des Holzes war ein derart niedriger Einheitssatz (4 Lire für eine Wagenladung) bestimmt, daß sich der Handel kaum lohnte. Die Einführung hoher Grund- und Personalsteuern unter französischer Herrschaft ruinierte dann die Bevölkerung vollends und in solch traurigem Zustande übernahm Österreich diese Provinz!

Die Schiffahrt Istriens, sagt Brodmann, beschränkt sich auf Kabotage nach Dalmatien und dem nördlichen Golfe. Für das Jahr 1802 gibt er 46 Pieleghi, 2 Trabakeln, 30 Tartanen, 256 Brazzeren, 15 große Boote zum Personenverkehr (traghetti) nebst 260 Fischerbooten an; der weiten Fahrt oder großen Küstenfahrt dienten nur 2 Vollschiffe, 2 Brigantinen, 3 Polacken und ein großes Trabakel; im ganzen also 334 Küstenfahrer, 275 Boote und 8 Schiffe mit Patent. Diese Zahl hat sich bis 1805 erhalten. Die Bemannung dieser Flotte wird mit 2758 Leuten beziffert. Da die französische Regierung aber alle wehrfähigen Leute der Küste zur Flotte aushob, verblieb für den Handel wenig, die Schiffahrt verfiel und 1814 waren nur mehr, wie wir oben sahen, 186 Fahrzeuge kleiner Fahrt vorhanden.

In betreff Dalmatiens, welches gleichfalls bis zum Jahre 1797 mit Ausschluß des Gebietes von Ragusa unter venetianischer Herrschaft verblieben war, hatte Venedig teilweise eine andere Politik verfolgt, wie in Istrien. So wenig für die Hebung des Landes, das übrigens furchtbar unter den verheerenden Türkenkriegen gelitten hatte, geschehen war, so sehr lag es der Republik am Herzen, sich angesichts der bedrohlichen Konkurrenz von Ragusa, namentlich während dessen früherer Blütezeit vor dem großen Erdbeben und ferner angesichts der politischen Notwendigkeit, im Süden des langgestreckten Küstenbesitzes eine kräftige Stütze maritimer Macht zu haben, auch eine Kriegsstation in den Bocche di Cattaro zu schaffen und den Seehandel Dalmatiens achtunggebietend zu erhalten. Rein egoistische Motive waren auch hier maßgebend; nicht der Fortschritt des Landes, sondern die Staatsidee allein blieb für Venedig die Richtschnur. Im Süden lag der Schwerpunkt Dalmatiens für die Republik und wir sehen daher auch eine gänzlich verschiedene Entwicklung der Handelsmarine im nördlichen Teile des dalmatinischen Besitzes gegenüber jener im Süden des ragusäischen Kleinstaates.

Aus dem Jahre 1781 ist uns eine Statistik des Standes der dalmatinischen Handelsmarine ausschließlich Ragusas erhalten[1].

[1] Vgl. Cenni per la storia degli studi nautici in Dalmazia di Giuseppe Gelcich. Spalato 1902, pag. 47.

Digitized by Google

Sie zählte angeblich:

12 Vollschiffe (vascelli e fregadoni),
43 Polacken,
1 Marciliana,
36 Pandoren,
99 Tartanen,
255 Trabakeln,
101 Pieleghi,
2756 Gaëten und Boote.

Summe: 3303 Fahrzeuge.

Für die damalige Bevölkerungsziffer von 288320 Seelen war dies gewiß ansehnlich genug und dennoch war schon damals entsprechend der Abnahme der Macht Venedigs gegen frühere Jahrzehnte eine bedeutende Verminderung eingetreten. Um 1796 zählte die nämliche Küste angeblich nur mehr 762 Küstenfahrer und 392 Schiffe weiter Fahrt oder großer Küstenfahrt. Vor allem glänzte das Gebiet von Cattaro und Perasto in der Handelsmarine. Noch 1797 hatte die Bocche eine Flotte von 264 größeren Schiffen, während Norddalmatien nur mehr 128 derartige Fahrzeuge aufwies. Bedeutend erschien auch die Handelsflotte der Insel Brazza mit 52 Schiffen weiter Fahrt und 37 Küstenfahrern (1796). Um das Jahr 1805 hat uns Brodmann weit genauer als die eben erwähnten Quellen den Stand der dalmatinischen Handelsmarine angegeben. Nach dem Frieden von Campoformio (1797) bis zum Jahre 1805 war übrigens für Dalmatien eine glückliche Epoche angebrochen, da der österreichischen Schiffahrt auch das Schwarze Meer offen stand, welches den Venetianern verschlossen war. Es erscheint mir aber unglaublich, daß der für das genannte außerragusäische Dalmatien von G. Gelcich pro 1796 angeführte Stand von 392 Schiffen mit Patent und 762 Küstenfahrern sich bis 1805 auf 635 Schiffe mit Patent und 780 Küstenfahrer gehoben haben sollte. Eine Vermehrung um 243 Schiffe weiter Fahrt tritt nicht in neun Jahren ein, und deshalb muß in der älteren, von G. Gelcich mitgeteilten Statistik ein Irrtum vorliegen; umsomehr erscheint dies glaubhaft, als uns Viscovich[1] mitteilt, daß allein die Bocche 1797 eine Flotte von 300 Schiffen weiter Fahrt hatten, die sich um das Jahr 1814 auf 260 Schiffe weiter Fahrt, 100 kleinere Schiffe und ca. 300 Boote verminderte, während sie 1811 nach einem dem französischen Generalgouverneur, General Bertrand, von Deputierten

[1] Viscovich, Storia di Perasto. Op. c. pag. 233.

Digitized by Google

aus Cattaro überreichten Memorandum mehr als 300 patentierte Schiffe und ebensoviele Küstenfahrer umfaßte; nach dem gleichfalls von Viscovich zitierten Buche von Professor Tullius Erber (Storia di Dalmazia II. Band pag. 111) würden die Bocche 1811 eine Flotte von 450 patentierten Schiffen aufgewiesen haben. Für Perasto allein gibt Viscovich um 1805 eine Zahl von 72 Schiffen mit Patent an. Wahrscheinlich ist also, daß der Stand der dalmatinischen Handelsmarine um 1797 noch größer gewesen ist, als wie ihn G. Gelcich nach einer statistischen Aufnahme von Boldú angeführt hat. Auch Cattalinich sagt in seinen „Memorie", daß sich nach dem Jahre 1780 die süddalmatische Marine verviersacht hätte [1]. Brodmann [2] erwähnt, daß Lussinpiccolo und Lussingrande zusammen um 1805 145 Schiffe mit Patent und 150 Schiffe ohne solches gehabt und daß diese herrliche Seglermarine während der französischen Okkupation total ruiniert wurde. Er hält jedoch mit Recht die damals in Dalmatien vorhandene Flotte als viel zu groß, gegenüber den ökonomischen und finanziellen Kräften des Landes und erblickt als große Aufgabe Österreichs in der 1814 definitiv erworbenen Provinz die Hebung der Industrie, der Seefischerei, des Wein- und Feldbaues, des Volksunterrichts nebst der Verbesserung der Kommunikationsmittel. Leider sind diese scharfblickenden, trefflichen Ratschläge erst sehr spät befolgt worden und selbst heute noch, wo das fruchtbare Bosnien als schönes Hinterland unter der Verwaltung Österreich-Ungarns steht, bleibt in dieser Beziehung noch sehr viel zu tun übrig. Ich erinnere hier nur beispielsweise an das Fehlen einer das ganze Land und das westkroatische Küstengebiet durchziehenden Longitudinalbahn mit Queräften gegen die Küste, an den fehlenden Anschluß Spalatos an das bosnische Netz (Bahnbau Spalato—Bugojno), ferner an das Brachliegen des großen Mündungsfeldes der Narenta, an die mangelhafte Verwertung des herrlichen Marmors, an das Fehlen des Kohlenbergbaues in den eozänen Schichten zwischen Unna, Zermanja und Kerka. Erst wenn diese und zahlreiche andere Aufgaben der Lösung nahe sind, kann mit Recht von der Notwendigkeit einer bedeutenden Marine gesprochen werden.

Die Marine von Ragusa erwähnte ich schon an früherer Stelle. Im Jahre 1806 hatte Ragusa bei der französischen Besitzergreifung 363 größere Schiffe, von denen 1815 nur mehr 61 verblieben waren; für die navigatio intra culfum zählte man nur mehr 80 Fahrzeuge. Selbst dieser

[1] Viscovich, Op. c. pag. 234.
[2] Brodmann, Op. c. pag. 242.

Digitized by Google

traurige Rest von 141 Schiffen war eigentlich nur zur Hälfte Besitz von Ragusanern.

Zum Schlusse sei noch gesagt, daß 1805 für die Bocche di Cattaro folgende Zusammensetzung der Marine angegeben wird:

28 große Schiffe (navi o sciambecchi),
77 Polacken,
26 Tartanen,
127 Briggs,
129 Trabakeln (pieleghi),
9 Goeletten,
3 Felucken.

Summe: 399 Fahrzeuge.

Außerdem waren an Brazzeren und Fischerbooten noch 290 vorhanden.

Die 399 patentierten Schiffe hatten eine Bemannung von 3628 Seeleuten. Die größeren Schiffe trugen von 6 bis zu 20 Geschützen.

Das Staatsgebiet der früheren Republik Ragusa hatte um 1806 eine Bevölkerung von 37162 Seelen, der Bezirk der Bocche eine solche von 38000. Die Kriege bis 1814 sollen eine Verminderung der Volkszahl um 9—10000 Köpfe verursacht haben.

Der Wert der Einfuhr nach Ragusa wird 1805 mit 765000 Gulden Konventionsmünze, jener der Ausfuhr mit 178500 Gulden angegeben; das sich damit herausstellende Defizit wurde durch die Handelsmarine derart gedeckt, daß ein Überschuß von jährlich 722075 Gulden resultierte. Von Interesse sind noch folgende Ziffern aus dem gleichen Jahre über den Wert der Ein- und Ausfuhr von Ragusa nach Bosnien, nach Albanien und umgekehrt:

a) Import aus Bosnien:

10700	Ballen Häute von Ziegen, Schafen, Rindvieh im Werte von 22500 Piastern,		
4000	Ballen Wolle	= 218000	Piaster
30000	Hasenfelle	= 36000	"
1000	Zentner Wachs	= 200000	"
40000	Oka (à 2¼ Pfd.) Eisen .	= 25000	"
600	Zentner getrocknete Früchte	= 7500	"
		707500	Piaster

= 300687.30 Gulden Konventionsmünze.

Digitized by Google

b) Export nach Bosnien:

2 000	Säcke Reis	= 300 000	Piaster
50 000	Oka Kaffee	= 200 000	"
750	Zentner Seife	= 33 000	"
250	Kisten Stahl	= 11 000	"
1 050	Zentner Leinwand und Hanf	= 70 000	"
50	Zentner feine Leinwand . .	= 12 000	"
	Tuche, Bijouterien . . .	= 130 000	"
		756 000	Piaster

= 321 300 Gulden Konventionsmünze.

c) Import aus Albanien:

2 000	Säcke Hülsenfrüchte	= 48 000	Piaster
1 000	" Leinsamen .	= 25 000	"
300	Faß Öl	= 28 000	"
2 600	Zentner Wachs .	= 520 000	"
24 140	Zentner Häute .	= 43 500	"
150	Zentner Salzfisch .	= 9 000	"
450	Ballen Wolle . .	= 25 000	"
	Diverse Güter . .	= 101 500	"
		800 000	Piaster

= 340 000 Gulden Konventionsmünze.

d) Export nach Albanien:

550	Zentner Kaffee	= 55 000	Piaster
150	Kisten Stahl .	= 36 000	"
160	Zentner Hanf .	= 16 000	"
		107 000	Piaster

= 44 583.20 Gulden Konventionsmünze.

Ich glaubte diese Ziffern hier doch anführen zu sollen, weil sie uns ein lehrreiches Bild über die damaligen Handelsverhältnisse von Ragusa mit den Nachbarländern geben.

Die maritime Gesetzgebung Österreichs bis zum Jahre 1802 habe ich an früherer Stelle (Kapital VII) erwähnt. Aus dem Jahre 1803 ist eine Zirkularverordnung des Guberniums Triest mit dem Verbote der Überladung der Schiffe oder auch zu starker Deckladung datiert. Im Jahre 1804 wurde den Kapitänen eingeschärft, den Konsulaten Gehorsam zu leisten und die Konsulargebühren unter Androhung der Strafe doppelter Höhe pünktlich zu entrichten. Der Zeitraum bis 1814 ist außerordentlich arm an legislatorischen Verfügungen über die Handelsmarine; die beiden

Digitized by Google

erwähnten sind nach 1803 die einzigen, welche aus dieser Zeit in der Ausgabe des politischen Navigationsediktes vom Jahre 1847 vorkommen.

Interessant ist, daß die venetianische Seegesetzgebung unter der französischen Herrschaft neben der Einführung des bekannten Code de commerce noch eine wertvolle und ausgezeichnete Bereicherung durch die „Istruzioni pei Sindaci marittimi, istituiti dal decreto 22 giugno 1808" erfahren hat. Der im Jahre 1808 in Milano erschienenen Ausgabe sind Verfügungen aus den Jahren 1802—1808 beigedruckt. Für die Dauer der französischen Okkupation hatten die kaiserlich napoleonischen Dekrete auch in den Ländern der adriatischen Ostküste Geltung.

So außerordentlich günstig für die Entwicklung unserer Handelsmarine auch der Zeitraum von 1780—1805 trotz des türkischen Krieges in den letzten Regierungsjahren Kaiser Joseph II. und trotz der ersten französischen Kriege gewesen ist, so schwere Einbuße erlitt dieselbe durch den Preßburger und den Schönbrunner Frieden von 1805 und 1809, welche den Verlust der ganzen Küste für Österreich zur Folge hatten. England, der hartnäckige Gegner Napoleons zur See, brachte der ostadriatischen Marine den schwersten Schaden; das System der Kontinentalsperre vernichtete auf lange hinaus den Wohlstand.

Erst 1815 kehrten die Länder an der Adria definitiv in den österreichischen Besitz zurück. Statt des kleinen Gebietes mit einer Küstenentwicklung von 155 Seemeilen im Innern des Golfes sah sich Österreich nach Wiederherstellung des Friedens vor die Aufgabe gestellt, nunmehr zehnmal so viel Küste zu verwalten und zu beherrschen. Die bisherige Skizze hat gezeigt, in welch trauriger Verfassung der größte Teil des ostadriatischen Besitzes zu jener Zeit war, wie Wohlstand und Gesittung darniederlag. Wahrlich eine schwierige Aufgabe war es, trotz der finanziellen Bedrängnisse des Reiches das zerrüttete Land zum Fortschritte zu führen!

Digitized by Google

Zweiter Teil.

Die österreichische Handelsmarine in dem Zeitraume von 1814 bis zur Gegenwart.

I. Der Zeitraum von 1814—1848.

Als Österreich durch den zweiten Wiener Kongreß in den definitiven Besitz Dalmatiens und des einstmals venetianischen Istrien gelangte, fand es diese Länder im traurigsten Zustande völliger Vernachlässigung vor.

Bei der ersten Besitznahme nach dem Frieden von Campoformio (1797) hatte Dalmatien noch eine blühende Handelsflotte; aber die unglücklichen Feldzüge, die mit dem Frieden von Preßburg (1805) ihren Abschluß gefunden hatten, gaben die kaum erworbenen Küstenländer der französischen Herrschaft preis und 1809 wurde Österreich zum Binnenstaate herabgedrückt, der auch seinen alten Seebesitz im Norden des Adriatischen Meeres mit Triest und Fiume verlor. Schon im Januar 1806 wurde Dalmatien von den Franzosen unter Molitor besetzt und noch im gleichen Jahre erschien eine englische Eskadre zur Blockade der Küsten. Die furchtbarsten Schicksalsschläge brachen über die blühende Handelsmarine Süddalmatiens herein. Nicht nur Franzosen und Engländer, sondern auch die Russen und Montenegriner zerstörten das Werk der früheren Jahrhunderte, welches der Fleiß von Ragusa und die Staatskunst Venedigs im Vereine mit der strebsamen Tüchtigkeit der seemännischen Bevölkerung aus den Bocche von Cattaro geschaffen hatten. Die schöne Werfte von Ragusa wurde ein Opfer des Vandalismus, ganze reichbeladene Schiffe wurden aus Gravosa hinausgeschleppt[1]. Die Kriegsereignisse, die Gefechte zwischen den Franzosen unter Molitor und Lauriston,

[1] Vgl. Eugen Gelcich, Studien über die Entwicklungsgeschichte der Schiffahrt, Op. c. pag. 192.

Digitized by Google

später unter Marmont, und den Russen unter Siniavin und Miazemsky, wobei die Vororte Ragusas in Flammen aufgegangen, Curzola, Brazza, Lesina verheert, das Gebiet der Poljiza geplündert und Makarska bombardiert worden war, gehören in die Geschichte und seien hier nur flüchtig erwähnt, um zu verstehen, wie sehr diese Landteile gelitten haben. Die Engländer hielten Lissa und Lesina besetzt. Der Staat Ragusa ward durch ein Dekret Marmonts vom 31. Januar 1808 für aufgelöst erklärt. Die Franzosen begannen zur Sicherung ihres Besitzes mit dem Baue strategischer Straßen, die aber auch dem Handelsverkehr zustatten kamen. Das Kriegsjahr 1809 fand die Dalmatiner in hellem Aufstande auf seiten Österreichs; mit Heldenmut, gleich den Tirolern unter Andreas Hofer, verteidigten sie das Land mit wechselndem Glücke; aber der Schönbrunner Friede brachte über Österreich das schwere Verhängnis des gänzlichen Verlustes seines gesamten adriatischen Besitzes.

Unter der französischen Herrschaft wurden die Quarnerischen Inseln Veglia, Lussin und Cherso nebst den umliegenden Eilanden mit dem östlichen Istrien und der kroatischen Küste vereinigt; Dalmatien, Ragusa und das Gebiet von Cattaro, welche bisher einen Teil des Königreiches Italien gebildet, wurden nunmehr dem in Laibach residierenden Generalgouverneur der illyrischen Provinzen Frankreichs untergeordnet. Unerschwinglich hohe Steuern nebst der Abstellung der gesamten wehrfähigen Mannschaft zu Flotte und Heer bewirkten eine wahre Flucht der Bevölkerung in die Berge der türkischen Herzegowina und nach Bosnien.

Die Handelsmarine verfiel oder ward willkommene Kriegsbeute der Engländer, welche die See mit dem Stützpunkte in Lissa behaupteten. Der von diesen unter Kommodore Hoste am 11. März 1811 gegen eine vereinigte französisch-italienische Eskadre in den Gewässern von Lissa erfochtene glänzende Seesieg errang ihnen die unbestrittene Seeherrschaft in der Adria. Der im Norden glorreich von den Verbündeten unter Fürst Schwarzenberg geführte Feldzug von 1813 brachte auch Dalmatien, wo die Österreicher unter General Tomašić siegreich kämpften, mit Beihilfe der englischen Flotte die Befreiung von Frankreichs Joch. Das hartnäckig verteidigte Zara ward wochenlang bombardiert und fiel am 6. Dezember 1813 in die Hände des österreichischen Siegers. Ragusa fiel am 29. Januar 1814, Castelnuovo am 8. Juni, Cattaro am 12. Juni desselben Jahres unter heftigem Kampfe gegen die Montenegriner in die Gewalt des österreichischen Generals Milutinović.

In Istrien, das seit 1805 zu Italien gehörte, war 1809 mit dem Kriege gegen Frankreich gleichfalls der Aufstand ausgebrochen; aber der

Digitized by Google

unglückliche Feldzug an der Donau hatte gegen Österreich entschieden, und so wurde die ganze Halbinsel als Verwaltungsgebiet Istrien eine der sieben illyrischen Provinzen des französischen Kaiserreiches; das Land jenseit des Monte Maggiore bildete nebst den Inseln im Quarnero und dem ungarisch-kroatischen Litorale eine andere Provinz Illyriens. Auch hier wurden drückende Steuern und die Aushebung der wehrfähigen Leute zu Heer und Flotte zum Ruine des Landes. Englands Seemacht vernichtete die Handelsmarine. Aber 1813 siegten die österreichischen Heere, planmäßig aus Steiermark gegen Kärnten, Krain und das Küstenland unter Hiller vorrückend, gegen den Vizekönig Eugen von Italien. Im Herbste des nämlichen Jahres wurde Istrien von den Österreichern gänzlich besetzt.

So ward die Küste von der türkischen Grenze bei Spizza bis zum Flusse Aussa in den Lagunen von Grado und dann das ganze Venetien österreichischer Besitz. Die Machtverhältnisse an der Adria hatten eine gründliche Veränderung erfahren; aber die Quellen des Wohlstandes der Bewohner dieser Küste waren versiegt, die Volkskraft und Arbeitsliebe nahezu gebrochen; Not, Elend und Verzweiflung herrschten.

Aus solch traurigem Zustande galt es nun, das Land zu heben und an das habsburgische Reich enger zu schließen. Noch sind nicht 90 Jahre verflossen, seit der weitaus überwiegende Teil dieser Gebiete Österreichs Herrschaft endgültig unterworfen ward. Mit dieser Tatsache muß der Sozialpolitiker, der unsere Lage richtig beurteilen will, in erster Linie rechnen. Aus der Geschichte der ostadriatischen Lande, aus deren ethnographischem Charakter und Gegensätzen, aus dem Zustande von Volkswirtschaft, Geldkraft und Volksbildung erklärt sich für ihn das wahre Bild aller Verhältnisse, entschleiert sich so manches scheinbare Rätsel.

In politischer Beziehung trug die Regierung vorläufig noch der Verschiedenheit der historischen Entwicklung der istrianischen Landesteile Rechnung, als sie 1814—1815 daran ging, die Verwaltung zu organisieren. Istrien wurde in zwei Kreise geteilt; jener von Triest umfaßte den größeren Teil des früher venetianischen Gebietes bis zur Aussa; jener von Fiume das östliche Land samt den Inseln des Quarnero. Schon 1822 wurde an Stelle von Fiume zur Kreisstadt Pisino (Mitterburg) gemacht und 1825 ganz Istrien in einen Verwaltungsbezirk mit dem Hauptorte Pisino vereinigt. Triest stand unter einem eigenen

Digitized by Google

politisch-ökonomischen Magistrat. Das ganze Dalmatien bildete mit der Hauptstadt Zara fortan ein Kronland.

Die Verwaltung des gesamten Seewesens oblag in oberster Instanz der allgemeinen Hofkammer in Wien; in den Provinzen ward sie von den Landesgubernien in Triest, Venedig, Fiume und Zara besorgt; nur im sogenannten Militär-Kroatien, dem zur „Militärgrenze" gehörenden Teile der kroatischen Küste, hatte das Generalkommando in Agram auch die Agenden der Zivilverwaltung inne. In den größeren Häfen wurden Hafenkapitanate eingerichtet; kleinere Häfen hatten verschieden benannte Ämter für die Handhabung der Hafen- und Seepolizei; Seelazarette bestanden in Triest, Martinschizza bei Fiume, Povoglia, Ragusa, Meljine, seit 1835 auch in Gravosa, doch wurde letztere Anstalt später wieder aufgehoben.

Die alten Seegesetze und Verordnungen traten wieder in Kraft, das politische Navigationsedikt von 1774 kam für das ganze Küstengebiet in Geltung. Das napoleonische Handelsgesetzbuch von 1808 erlangte subsidiäre Gültigkeit. —

Eine besonders wichtige Maßregel bestand in der Einrichtung eines Schiffsregisters, welche mit Erlaß der Zentral-Organisierungs-Hofkommission vom 24. Oktober 1814 angeordnet und bis 1. Januar 1816 vollständig durchgeführt wurde. Die damals angelegten Bücher sind noch gegenwärtig im Schiffsregisteramte der k. k. Seebehörde in Triest vorhanden, bilden eine reiche und genaue Quelle der Statistik unserer Handelsmarine und sollen den Gegenstand einer eigenen künftigen Studie des Verfassers dieser flüchtigen Skizze bilden. In den Rahmen dieser Zeilen konnte dieselbe Raummangels wegen nicht aufgenommen werden. Damals wurde angeordnet, daß ein nach einheitlichen Angaben geordnetes Register über die mit Flaggenpatenten versehenen Schiffe bei den einzelnen Gubernien anzulegen sei; das Gubernium Triest erhielt die Zentralevidenz. Die Brodmannsche Übersicht des Standes der österreichischen Handelsmarine vom Jahre 1814 ist aus amtlicher Quelle geschöpft, wie mir die Einsicht in die alten Register von 1816 ergab; sie ist daher als hinreichend verläßlich zu erachten.

Einen breiten Raum nehmen die zahlreichen legislatorischen Verfügungen betreffs der Handelsmarine in der Periode von 1814 bis 1848 ein. Die wichtigsten dieser Maßnahmen sind übersichtlich der Ausgabe des „Editto politico di navigazione mercantile austriaca" vom Jahre 1847 beigedruckt. Obwohl bis 1850 noch keine „Zentral-Seebehörde" bestanden hat, werden dennoch eine Reihe der verschiedenen Erlässe als vom „Governo Centrale Marittimo" herausgegeben bezeichnet,

Digitized by Google

weil der maritimen Abteilung des Landesguberniums Triest diese Benennung zuerkannt wurde.

Wir finden Erlässe dieser Behörde vom 30. November 1822, vom 8. Februar 1823 und 16. Januar 1832, welche neuerdings die früher getroffenen Verfügungen betreffs der Überladung der Schiffe in Erinnerung bringen und weiter ausführen oder erleichtern. Vom 1. Juli 1823 ist ein Reglement über die Patente der Schiffe weiter Fahrt datiert; dieses bestimmt, daß jedes Schiff, welches die Grenzen der Küstenfahrt überschreiten will, mit dem kaiserlichen Patente, mit dem Ministerial-Skontrin (eventuell für die Schiffahrt im türkischen Orient mit einem großherrlichen Ferman) versehen sein müsse und erkennt nur dann ein Schiff als heimisches an, wenn es zum mindesten zu zwei Drittel Eigentum österreichischer Untertanen ist. Auch der Kapitän mußte national und das Fahrzeug mit mindestens zwei Kanonen armiert sein, sowohl der Beil- und Meßbrief, als auch das Kapitänsbrevet sollten an Bord vorhanden sein. Die Reeder oder deren Vertreter hatten einen Eid über die Einhaltung der Schiffahrtsgesetze zu schwören und mußten geloben, daß ihr Schiff gehörig bemannt erhalten werde, daß zwei Drittel der Mannschaft aus Österreichern zusammengesetzt sein werde. Die Patente mußten nach sechs Jahren erneuert werden. Alle derartigen Schiffe waren verpflichtet, ein Schiffstagebuch zu führen, und zwar nach einem vorgeschriebenen, bei den Hafenkapitanaten erhältlichen Formulare. Schiffe weiter Fahrt des gleichen Namens durfte es nicht geben. Auch der Kapitän mußte bei der Ausreise vor dem Handels- und Seegericht einen feierlichen Eid über die Befolgung der Seegesetze schwören. Trat Mangel an heimischen Seeleuten ein und waren dieselben im Auslande nicht zu ergänzen, so mußten solche verbündeter oder befreundeter Mächte angeheuert werden. Ohne Zustimmung des Reeders durfte das Schiff weder abgerüstet, noch verkauft, noch mit einer Hypothek belastet werden. Jede Besitzänderung an Parten (Karaten) des Schiffes mußte auf der Rückseite des Ministerial-Skontrins gehörig legalisiert vermerkt sein.

Den Konsulaten wurde mit dem Erlasse vom 28. Dezember 1823 aufgetragen, nur für die Heimsendung österreichischer Seeleute allein Sorge zu tragen; weitere einschlägige Verfügungen ergingen am 20. Februur 1824 und 22. September 1844, wonach die Heimsendungskosten für Schiffbrüchige durch den Staat zu tragen waren.

Ein Reglement für die Küstenschiffahrt trat mit 1. Juli 1825 in Kraft. Die Kabotage wurde in zwei Gattungen unterschieden. Die kleine Fahrt erstreckte sich auf das Schiffahrtsrecht innerhalb der

Digitized by Google

Seegrenzen eines Guberniums (ähnlich wie in Ragusa seinerzeit die navigatio intra culfum); die große Küstenfahrt galt dem ganzen Küstengebiete der Adria bis zum Kap Otranto in Italien und Santi Quaranta in Albanien einschließlich der Jonischen Inseln bis nach Zante (navigatio extra culfum der Republik Ragusa). Die ersteren Schiffe führten als Dokument eine Lizenz, die letzteren einen Passaporto marittimo. Die Gesamtheit der Reeder beider Kategorien mußten Österreicher sein (mindestens naturalisierte). Die sonstigen Bestimmungen glichen im großen und ganzen jenen für die Schiffe weiter Fahrt; nur die nicht durch höhere Gewalt gerechtfertigte Überschreitung der Schiffahrtsgrenze ward strenge bestraft (300—500 Gulden oder Entziehung der Erlaubnis für die große Fahrt, 25—50 Gulden oder Lizenzverlust für die kleine Fahrt). Die Geldstrafen flossen in den Marine-Unterstützungsfonds. Mit dem Dekrete vom 21. Juni 1826 wurde betreffs der Fahrzeuge unter fünf Tonnen Gehalt die Befreiung von der Notwendigkeit der Einholung der Lizenz ausgesprochen; doch mußten dieselben registriert sein und den Gesundheitspaß (fede di sanità) besitzen.

Die kaiserliche Entschließung vom 25. Juni 1826 betreffs des Verbotes des Sklavenhandels ist gleichfalls im Editto von 1847 enthalten; wie sehr Ragusa in dieser Beziehung dem übrigen Europa um Jahrhunderte vorausgeeilt war, sahen wir an anderer Stelle. Bei uns wurde dieser schimpfliche Handel mit Kerker bis zu 20 Jahren bestraft.

Die Eigenschaft als Kapitän konnte nach Ablegung einer Staatsprüfung nur jener erhalten, der mindestens fünf Jahre zur See gefahren war, worunter mindestens ein Jahr als Lotse, Schiffsschreiber (scrivano) oder Kadett. So verfügte es ein Erlaß vom 15. Juli 1825; dieser wurde am 26. Oktober 1841 dahin abgeändert, daß in die fünf Jahre Seedienst auch ein Jahr auf Dampfern weiter Fahrt in Ausübung des Berufes eingezählt werden durfte.

Die Wiedereinführung der Interimspässe (passavanti) erfolgte mit Dekret der allgemeinen Hofkammer vom 28. Mai 1827. Die Konsulate wurden ermächtigt, im Auslande erworbenen Schiffen provisorische Seereisebewilligungen zu erteilen, damit denselben die Möglichkeit gegeben war, geschützt durch die österreichische Flagge, in die Heimat zu fahren. Welcher Wechsel der Verhältnisse prägt sich in dieser Verfügung gegenüber der Zeit Kaiser Leopold I. und dem Beginne der Regierung Kaiser Karl VI. aus! Damals noch das Durchsuchungsrecht der Venetianer und nun 110 Jahre nach dem Schiffahrtspatente Karls genügt eine

Digitized by Google

österreichische Konsularermächtigung, um die heimische Flagge führen zu können!

Die Grenzen der großen Küstenfahrt erweiterte ein Dekret der Hofkammer vom 8. Dezember 1831, also kaum sechs Jahre nach der Hinausgabe des Reglements für die Küstenfahrt, dahin, daß der großen Kabotage westlich die Straße von Gibraltar, östlich der Hafen von Napoli di Romania im Ägäischen Meere einschließlich der sämtlichen griechischen Inseln (Kykladen) als Bereich vorgesteckt war. Im Jahre 1834 ward dieses Gebiet auf ganz Griechenland ausgedehnt; aber die Befahrung der Küsten des Osmanischen Reiches, Nordafrikas und des Schwarzen Meeres blieb der weiten Fahrt vorbehalten. Offenbar wollte man damit die Schiffahrtsbeziehungen mit dem jungen griechischen Staate erleichtern und heben. Die große Küstenfahrt wurde sodann 1844 auf das ganze Mittelmeer, das Schwarze und Asowsche Meer ausgedehnt.

In betreff der Registertaxen für Schiffe weiter Fahrt machte ein Erlaß vom 5. Oktober 1832 bekannt, daß einer kaiserlichen Entschließung gemäß im Auslande erbaute und dann ins österreichische Eigentum übergegangene Schiffe den dreifachen Betrag gegenüber den im Inlande erbauten zu entrichten haben.

Die einfachen Taxen betrugen:

für Schiffe	bis zu 50	Tonnen	41	Gulden	
" "	von 50—100	"	56	"	
" "	über 100	"	76	"	.

Diese Verfügung hatte für die Hebung des Kleinschiffbaues eine gewisse Bedeutung.

Hinsichtlich der Ausübung der Dampfschiffahrt zur See finden wir im Editto eine kaiserliche Entschließung vom 28. Januar 1834, welche die Verordnung vom 30. November 1817 betreffs der Seedampfer außer Kraft setzt, während sie für Dampfer auf Binnengewässern in Geltung bleibt. Für die Geschichte der Entwicklung der Dampfschiffahrt in Österreich ist es, abgesehen von der Resselschen Schiffsschraube, welcher später einige Zeilen gewidmet werden sollen, interessant, daß Josef Božek, Mechaniker am Prager Polytechnikum, mit einem von ihm selbst gebauten Dampfboote im Juni 1817 auf der Moldau Probefahrten unternahm; leider ward dem Manne keine finanzielle Unterstützung zu teil, und so zerrann dieser erste Versuch in nichts. Schon am 7. Juli 1813 wurde im Hinblick auf die eminente Wichtigkeit der Donau als Verkehrsweg eine Bekanntmachung erlassen, wonach jenem, der eine Erfindung praktisch vorführen könnte, wodurch befrachtete Schiffe ohne Aufwendung von Zug-

Digitized by Google

tieren stromaufwärts fortgeschafft werden können, ein ausschließliches Privilegium zugesichert ward. Da diese Kundmachung erfolglos blieb, trat am 11. November 1817 die Erleichterung ein, daß dieses gedachte Privilegium auch für einzelne Ströme erlangt werden könne, statt für die Gesamtmonarchie erworben werden zu müssen. Aber auch ein schon 1818 von A. Bernhard aus Fünfkirchen mit dem selbst gebauten Dampfer „Carolina" auf der Donau bei Wien unternommener gelungener Versuch hatte keinen weiteren Erfolg; erst am 13. März 1829 ward die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft gegründet, welche mit dem Dampfer „Franz I." am 1. Februar 1831 regelmäßige Fahrten zwischen Wien, Raab, Pest, Semlin und Moldowa begann und nachmals so hohe Bedeutung erlangte. Zur Unterstützung der Einführung der Dampfschiffahrt zur See war mit dem oben erwähnten Erlasse vom 15. März 1834 vollkommene Steuerfreiheit für ausländische Maschinenteile gewährt worden. Zweifellos war es jedoch die große Kapitalsarmut Österreichs, welche der schnelleren Einbürgerung der Dampfkraft sich noch zu einer Zeit entgegenstellte, wo Nordamerika schon über 500 Raddampfer auf seinen Strömen in Betrieb hatte. Die Unternehmungslust einzelner scheiterte an diesem Geldmangel, und gesellschaftliche Vereinigungen zu gewerblichen Zwecken fanden damals bei uns wenig Anklang; eine rühmliche Ausnahme bildete nur der Österreichische Lloyd, auf dessen Geschichte wir später zu sprechen kommen.

Eine Reihe weiterer Maßnahmen der Regierung betrifft die Regelung der Küstenfahrt, des Lotsenwesens, der Schiffseichung, der Journalführung, der Erlangung von Befähigungen, der Konsulargebühren und der Hafenpolizei. Die wichtigsten dieser Verfügungen seien hier erwähnt.

Neben den Küstenfahrt-Lizenzen innerhalb des Bezirkes eines Seegubernium wurden am 7. Januar 1836 erweiterte Erlaubnisscheine für den Bereich der ganzen österreichischen Küste ausgestellt. Für den Schiffsführer dieser Kategorie war erforderlich: das Staatsbürgerrecht, ein Alter von mindestens 20 Jahren, ein dreijähriger professioneller Seedienst, ein Moralitätszeugnis. Die Schiffe mußten zur Gänze Inländern gehören. Mit dem gleichen Dekrete wurde angeordnet, daß auch die Schiffsführer großer Küstenfahrt den erwähnten Bedingungen zu entsprechen haben; auch diese Schiffe durften fortan nur inländischen Reedern gehören.

Eine auch das seemännische Arbeitsverhältnis berührende Verordnung vom 2. September 1836 befahl die Journalführung für die große Küstenfahrt. Entweder der Schiffsführer oder der Schiffsschreiber mußten

Digitized by Google

in das Tagebuch die Musterrolle der Mannschaft samt deren Nationale und den erfolgten Änderungen nebst der angesetzten Heuer, den Lohnvorschüssen und einer Beschreibung über das moralische Benehmen jedes einzelnen Seemannes eintragen. Weiters sollte das Journal alles für den Staat, den Handel und die österreichische Schiffahrt Interessante enthalten, was während der Reise vorgefallen war. Gleichfalls aus dem genannten Jahre datieren Verfügungen, daß Schiffe großer Küstenfahrt über 50 Tonnen Gehalt nur von solchen Kapitänen geführt werden dürfen, welche neben den vorhin erwähnten Bedingungen auch des Lesens und Schreibens kundig sind und hinreichende technische und praktische Navigationskenntnisse aufweisen können. Letztere Prüfung abzunehmen, waren die Hafenämter ermächtigt. Als Beisitzer dieser Prüfungen fungierten zwei erprobte Kapitäne. Die Examina hatten sich auf die Gegenstände Seemannschaft, Schiffsmanöver, Benehmen bei Havarien und im Sturm, Seerecht nach dem Editto und den späteren Verordnungen zu erstrecken. Die Prüfung war taxfrei. Bisherige Schiffer großer Küstenfahrt brauchten, wenn deren Verhalten zur See anstandslos war, keine Nachprüfung zu machen. Nach dem 1. Januar 1843 mußten alle Schiffsführer großer Küstenfahrt des Lesens und Schreibens kundig sein.

In die türkischen Länder entwichene Deserteure verloren nach dem Dekrete vom 11. Juli 1838 das Bürgerrecht, den Konsularschutz und hatten die gewaltsame Heimsendung zu gewärtigen.

Wichtig für die Kabotage mit Dampfern war die kaiserliche Entschließung vom 20. Dezember 1838, wonach die Dampferküstenfahrt nebst dem Passagierverkehr nur der österreichischen Flagge gestattet wurde. Das Kabotagerecht an der heimischen Küste (für Personen- und Warenverkehr) mit Seglern und Dampfern blieb seit 7. März 1845 nur auf die nationalen Schiffe und die Fahrzeuge jener Staaten beschränkt, mit denen eigene Verträge bestanden.

Am 12. Oktober 1841 wurde ein Reglement für das Küstenlotsenwesen in Istrien erlassen. Solche Lotsen gab es in Rovigno und Sansego zur Leitung der danach verlangenden Schiffe nach den Häfen Ancona, Fiume, Goro am Po, Venedig und Triest nebst den umliegenden Häfen und Reeden. Ein Lotsenzwang existierte nicht, wie er zu venetianischen Zeiten im Codice per la veneta marina mercantile ausgesprochen war. Die Lotsen waren verpflichtet, in Seenot Hilfe zu leisten. Sie mußten mindestens 24 Jahre alt sein, mindestens 10 Jahre die betreffenden Gewässer befahren haben, ein Gesundheits- und Moralitätszeugnis vorweisen und eine Prüfung über die Küstenkenntnis neben dem

Digitized by Google

Manöver für Quersegelschiffe beim Hafenkapitanate in Triest abgelegt haben; sie wurden beeidet. Die Lotsen, in der Zahl von 36 Mann, bildeten unter sich eine Erwerbsgenossenschaft mit eigenen Booten und rot-schwarzer Unterscheidungsflagge, fuhren nach einer bestimmten Reihenfolge und standen unter der Leitung zweier Ältesten (capisezioni). Der Lotsentarif durfte nicht überschritten werden und schwankte je nach Ausdehnung der Reise zwischen 80 Gulden (nach Ancona) und 30 Gulden (nach Triest) nebst freier Kost an Bord der gelotsten Schiffe.

Eine kaiserliche Entschließung vom 28. November 1840 regelt das Schiffseichungswesen, und mit dem 19. Februar 1842 werden neue Vorschriften für die Schiffsjournale weiter Fahrt erlassen. Auch in diese Tagebücher fand die Musterrolle nebst den Heuerbedingnissen Aufnahme. Rettungsapparate für Schiffe weiter Fahrt wurden mit 1. Juli 1844 obligatorisch eingeführt. Mindestens ein Apparat beliebigen Systems nach Wahl des Kapitäns mußte an Bord zum Gebrauche bereit sein. Wer dieser Verfügung zuwiderhandelte, verfiel in eine Strafe von 25—100 Gulden zugunsten des Marinefonds. Die Hafenämter hatten die Überwachung und mußten die Seeleute in der Benutzung der Rettungsmittel unterweisen. Insbesondere die bekannte Rettungsboje, System Cook, ward zum allgemeinen Gebrauche empfohlen und stand sowohl bei Kriegsmarine wie beim Lloyd in vielfacher Verwendung.

Seereisebewilligungen erhielten seit dem 24. Januar 1845 alle Seeleute, die auf Schiffen weiter Fahrt angeheuert wurden, bis auf die Dauer von sechs Jahren, wenn sie nicht militärpflichtig waren. Früher galt hierfür nur die Erlaubnis auf drei Jahre. Ein derartiges Dokument mußte jeder Schiffsschreiber, Lotse, Kadett, Offizier, Seemann und Junge aufweisen, um in eine Musterrolle eingetragen werden zu können. Bei den Hafenämtern führte man die Seeleute in Evidenz. Als Matrose galt jener Seemann, der das 17. Lebensjahr vollendet hatte.

Aus dieser Zusammenstellung der legislatorischen Maßnahmen für die Handelsmarine mag entnommen werden, daß im Zeitraum von 1814—1848 immerhin viel geschehen ist. In administrativer Beziehung mußte nach den meisten Seiten hin erst die Grundlage geschaffen und die Verschmelzung der verschiedenen Seegewohnheiten angebahnt werden, bevor an den einheitlichen Ausbau der staatlichen Seeverwaltung geschritten werden konnte. Die Ausführung dieses Gedankens blieb dem Jahre 1850 vorbehalten.

Zu Ende 1847 war Österreich im Auslande durch 35 General-

Digitized by Google

konsulate, 26 Konsulate und ca. 180 Vizekonsulate vertreten. Der Abschluß von Handelsverträgen mit Nordamerika, Brasilien, England, Marokko begünstigte unseren Auslandsverkehr.

Die Handelspolitik des Reiches bewegte sich seit 1815 in etwas liberalerer Bahn, ohne jedoch vom bisherigen Systeme des Hochschutzzolles für das Gewerbe und die Industrie abzulassen. Seit 1826 war der westliche Teil der Monarchie mit Aufhebung der früheren sieben Zollgrenzen wieder in ein einziges großes Handelsgebiet vereinigt worden; Ungarn blieb davon abgetrennt. Die Einfuhrzölle wurden gemildert, die Ausfuhr und der Transit erleichtert; später wurden die Durchfuhrzölle gänzlich aufgehoben und die vielfach drückenden Mautgebühren verringert. Während sich die deutschen Staaten 1824—1833 zum Zollvereine mit voller Freiheit des inneren Verkehrs zusammengeschlossen hatten und ein stetig mehr erstarkendes Wirtschaftsgebiet mit sehr mäßigen und rationellen Schutzzöllen gegen das Ausland wurden, blieb Österreich unter dem Einflusse der von der Hofkammer 1833 um ihre Meinung einvernommenen Industriellen bei seinem Prohibitivsystem stehen. In den Jahren um 1830 hatten sich die schweren finanziellen Wunden der napoleonischen Kriege bereits vernarbt, die Produktivkräfte waren gebessert, selbst die Valuta erschien durch die Gründung der Nationalbank wieder gefestigt; das Kapital, die Intelligenz, die Arbeitsliebe erhoben sich wieder kräftiger; der Beitritt zum deutschen Zollvereine wäre gewiß für Handel und Verkehr, insbesondere für die Aus- und Einfuhr über Triest, von Vorteil und Segen gewesen; freilich hätte so manche Industrie bei uns verstärkte Kräfte anspannen müssen, um ohne Hochschutzzoll bestehen zu können. Aber so blieb nach dem Willen der Fabrikanten die Mauer aufrecht, die Österreich vom deutschen Zollvereine trennte. Während das gesamte wirtschaftliche Leben der deutschen Nation einen ungeahnten Aufschwung nahm, der Handel und die Industrie blühten, kam bei uns, wo die Volksbedürfnisse und die Kaufkraft der breiten Masse nicht so extensiv entwickelt waren, aller Fortschritt erst in langsamen Gang. Der Hochschutzzoll erzog die Industrie zur Bequemlichkeit, behütete sie vor der regsamen Konkurrenz, hemmte Rührigkeit und Raschheit. Diesen Verhältnissen entsprach auch der Verkehr in Triest im großen und ganzen; denn zum überwiegenden Teile war er ja Transit, der von den Bedürfnissen des Inlandes stark abhing und den Wertmesser für die Exportfähigkeit der heimischen Industrie bildete. Im Jahre 1841 wollte die Regierung mit dem bisherigen Zolltarife brechen und entwarf einen neuen Zolltarif, dessen Prinzipien, nämlich freie Einfuhr von Rohprodukten,

Digitized by Google

niederer Zoll für Halbfabrikate, höherer Schutz für Ganzfabrikate neben angemessenen Finanzzöllen, gewiß treffliche waren; aber auch gegen diese fortschrittliche handelspolitische Auffassung fanden die Industriellen Einwände. Man befürchtete „den sicheren Ruin des Landes und seiner Industriezweige, wenn an den wohltätigen Einrichtungen des Prohibitivsystems gerüttelt würde“ [1]. Kaiser Ferdinand (1835—1848) erklärte mit der Allerhöchsten Entschließung vom 9. April 1844, daß die Zollreform nicht durchzuführen ist, und somit blieb alles beim alten.

Leider finden wir auch heute noch den immerwährenden Ruf nach Hilfe der Regierung, um Subvention und Staatsunterstützung, und vermissen vielfach das Vertrauen in eigene Kraft und Stärke, die Anpassungsfähigkeit an die gegebenen Verhältnisse, die praktische Auffassung und den Blick für das kommende Bedürfnis, nach welchem Handel und Schiffahrt ihre wechselvolle Gestalt und Richtung nehmen.

Es würde weit die Grenzen meiner Aufgabe überschreiten, würde ich die Statistik unseres Handelsmarinewesens im Zeitraume von 1814—1848 genau verfolgen; auch hierfür stehen gute Quellen zur Verfügung, welche jener Leser zu Rate ziehen mag, der sich im Detail informieren möchte. Die Triester Handelskammer, die Börsendeputation, die erste Sektion des Österreichischen Lloyd, der seit 1797 erscheinende „Osservatore Triestino“ und das offizielle Schiffsregister der k. k. Seebehörde sind einige der leicht zugänglichsten Quellenorte, auf die ich die Aufmerksamkeit lenken will.

Die 1814 vorhandene Gesamtzahl unserer außervenetianischen Handelsflotte betrug 504 Schiffe mit Flaggenpatent und 1095 Fahrzeuge ohne solches, wie wir dem Buche von Brodmann entnehmen. Triest dominierte mit 351 Schiffen weiter Fahrt gegenüber 153 Schiffen der übrigen Küste; doch darf nicht vergessen werden, daß so mancher Reeder sein Schiff in Triest, wo die Zentralevidenz der Handelsmarine bestand, registrieren ließ, während das Reederkapital aus anderen Küstenbezirken stammte. Die Registerorte der Schiffe bieten daher keinen genauen Maßstab. Nur zu jener Zeit — 1814 —, wo das Register aus den Marinen Venedigs, Österreichs, Ragusas und des französischen Besitzes zum ersten Male zusammengestellt wurde, mag der Maßstab richtiger sein.

Wir sehen zunächst ein Aufblühen der kleinen Küstenfahrt, denn es öffnete sich für Dalmatien neuerdings der Handel mit Bosnien, der

[1] G. Freiherr v. Plenker, Die Entwicklung der indirekten Abgaben in Österreich. Österr. Revue, Bd. V. S. 138.

Digitized by Google

Herzegowina, mit Albanien und Epirus; für Istrien jener Italiens. Das Reederkapital, welches durch die Kriege und die Finanzkrise von 1809 und den damals traurigen Geldstand des Reiches (1817) gelitten, konnte zunächst nur der kleinen Fahrt mit schwachen Kräften sich widmen; aber rasch machte die Reederei unter der langen Friedenszeit Fortschritte und gab den zahlreichen kleinen Werften viel Arbeit, namentlich in Dalmatien. Im Jahre 1819 hatte Ragusa bereits wieder 662 und das kleine Cattaro 285 Fahrzeuge kleiner Fahrt; die Handelsmarine Österreichs umfaßte 2993 Schiffe. In Triest, welches damals 34 000 Einwohner zählte, liefen 524 Schiffe weiter Fahrt mit 85 093 Tonnen ein, 548 mit 74 367 Tonnen liefen aus, die Bewegung an Küstenfahrern betrug 2186 mit 55 590 Tonnen im Einlaufe, 2132 mit 55 950 Tonnen in der Ausreise. In Istrien regte sich gleichfalls der Schiffbau in bedeutender Weise, die Werfte von Rovigno baute jährlich etwa 40 Trabakeln, Lussingrande deren 24; von den dalmatinischen Werften arbeitete Curzola jährlich etwa 20, Cattaro 28—30 kleine Küstenfahrer (Trabakeln, Pieleghi, Brazzeren). So erholte sich allmählich die Küste von dem schweren Unheile, das so lang auf ihr gelastet hatte, und immer weiter dehnte sich die Segelschiffahrt aus, bis der Fortschritt der Technik ihr im Dampfer einen neuen Feind sandte. Besonders maritim tätige Städte waren Lesina, Cittavecchia, Ragusa, Cattaro, Perasto, Makarska, Orebich, Spalato in Dalmatien; Fiume und Zengg im ungarisch-kroatischen Litorale; Lussingrande, Lussinpiccolo, Rovigno in Istrien. Nicht nur in den Handel mit der näheren Levante, besonders nach Griechenland, sondern auch nach dem Schwarzen Meere, nach dem westlichen Mittelmeere, bis nach England und Schweden, bis nach Nordamerika sandten unsere Reeder ihre Schiffe, und so vieles ließe sich über interessante Reisen derselben erzählen, wozu hier wohl der Raum fehlt. Anfänglich gingen mit kleinen Schiffen bis zu 300 Tonnen die Reisen in den alten Bahnen des Venetianer Handels, später konstruierte man immer größere Schiffe mit Quersegeln von der Brigantine bis zum Vollschiffe; die alten Formen, die Feluken, Pinks und Schebecken verschwanden. Vielfach widmete man sich dem Zwischenverkehre in fremden Häfen, und es gab Schiffe, die oft 5—6 Jahre nicht in die Heimat zurückkehrten. Die Seeleute, welche unter unserer Flagge fuhren, genossen wegen ihrer seemännischen Tüchtigkeit, ihrer nüchternen Genügsamkeit, ihrem maßvollen Verhalten, dem sparsamen Sinne des besten Rufes weit und breit. Die Handelsmarine brachte Leben und Bewegung an unsere herrliche Küste, die kleineren Städte wuchsen und gediehen, allen voran aber Triest, das 1825: 40 500,

Digitized by Google

1835: 50200, 1848: 55800 Einwohner zählte. Rechnet man das kleine Stadtgebiet hinzu, so waren es 1849 bereits 82200 Menschen, die auf dieser Scholle lebten. Mit steigendem Erfolg ward der Import ägyptischer Baumwolle nach Triest betrieben, fast die Hälfte der ganzen dortigen Produktion transitierte über Österreich. Die Adria bot ein belebtes Bild maritimer Tätigkeit.

Um nur ein Beispiel aus dem Triester Handelsverkehre jener Zeit zu erwähnen, möchte ich auf das Jahr 1833 zurückgreifen, welches nahezu in der Mitte des Zeitraumes 1814—1848 gelegen, anschaulich ein übersichtliches Bild der Verkehrslage zu geben gestattet. Dem „Listino dei bastimenti partiti dal porto franco di Trieste l'anno 1833", das ist dem offiziellen Verzeichnisse der aus dem Freihafengebiete von Triest im Jahre 1833 ausgelaufenen Schiffe und Fahrzeuge, entnehme ich die nachstehenden Daten. Da das Triester Hafenkapitanat die Angaben ohne jede Zusammenstellung nur tageweise im „Listino" anführte, mußte ich mich freilich der Mühe unterziehen, eine summarische Übersicht für das Jahr 1833 anzulegen, wobei ich die einzelnen Schiffsgattungen, welche damals den Triester Freihafen verließen, nach ihrer Staatsangehörigkeit ordnete:

Schiffsgattungen	Tonnengehalt zwischen	Flaggen																	
		österreichische	neapolitanische	päpstliche	jonische	farbinische	griechische	türkische	russische	französische	spanische	englische	hannoveranische	hamburgische	bremische	dänische	schwedische	norwegische	nordamerikanische
Vollschiffe	250—547	4	—	—	—	1	—	—	1	1	—	15	—	—	—	5	3	—	4
Barks	270—350	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2
Polacken	177—356	6	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Briggs	100—300	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brigantinen	75—398	300	63	2	6	22	41	—	11	3	1	100	1	1	—	3	8	—	22
Briggschuner	74—190	15	2	—	1	—	1	—	—	—	1	2	—	—	1	—	1	—	1
Schuner	46—199	12	2	—	1	—	—	—	—	—	—	11	1	—	1	1	1	—	—
Goeletten	26—218	11	1	—	3	1	22	—	—	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—
Kutter	48—106	3	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bombarden	26—109	1	—	—	1	2	—	—	—	3	1	3	—	—	—	—	—	—	—
Mistici	24—114	5	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—
Schebecken	35—140	—	2	—	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Galeassen	122—221	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	1	1	—	—	—
Bovi	53	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Spironere	16—19	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pinks	140—311	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe:	359	73	3	14	28	67	—	12	7	14	135	5	1	3	10	13	1	29

Digitized by Google

Schiffsgattungen	Tonnengehalt zwischen	Flaggen: österreichische	neapolitanische	päpstliche	jonische	barbarische	griechische	türkische	russische	französische	spanische	englische	hannoveranische	hamburgische	bremische	dänische	schwedische	norwegische	nordamerikanische
Übertrag:		359	73	3	14	28	67	—	12	7	14	135	5	1	3	10	13	1	29
Paranzen	23—36	19	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Trabakeln	31—254	23	1	53	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pieleghi	14—242	1728	176	234	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tartanonen	51—88	282	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Brazzeren	7—26	756	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Peoten	12—32	68	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Batellen	9—21	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bragozzi	9—26	120	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Barkinen	5—7	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gaeten	5—6	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dampfer	179—229	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summe:		3485	263	297	17	28	69	3	12	7	14	135	5	1	3	10	13	1	29

hiervon Segler 4390
: Dampfer 2

Summe: 4392 ausgelaufene Schiffe und Fahrzeuge.

Aus dieser Übersicht erkennt man, daß der weitaus größte Teil des Triester Exportverkehrs jener Zeit noch durch die kleine Küstenfahrt vermittelt wurde. Von der Gesamtzahl von 4392 Schiffen im Auslaufe sind nicht weniger als 3618 solche, welche meist nur im Rahmen der kleinen Küstenfahrt verwendet werden; unter ihnen bilden die wohlbekannten Pieleghi, dann die Brazzeren, die Tartanonen und die Bragozzi die Mehrzahl. Man kann die Pieleghi und Trabakeln, von denen einige bis zu 300 und 350 Tonnen Raumgehalt hatten, als spezifisch adriatische, die Bragozzi als venetianische und die Brazzeren als eigene österreichische Form der kleinen Segler betrachten. Von den Brazzeren gibt es mehrere Takelungsarten, nämlich die dalmatinische, die istrianische und die Form von Capodistria. Erstere trägt einen Mast und ein trapezoidales Segel nebst Klüver; die zweite hat drei Masten, wobei Fock- und Großmast dreieckige Lateinsegel und der ganz am Heck befindliche Kreuzmast ein kleines trapezoidales Segel tragen, oder dem hochaufgerichteten Bugsprit ist ein Klüver gehißt; die dritte Form ist einmastig mit dreieckigem Segel und Klüver. Die Tartanonen dienten ausschließlich dem Verkehre nach und von Venedig, sie waren die sogenannten „Corriere“, mit denen

Digitized by Google

auch die Post und Personen befördert wurden[1]. Die älteren Formen, wie die Schebecken und die Pinks sind sehr selten geworden, die Feluken sind aus dem Verkehr verschwunden und es treten in der großen Küstenfahrt schon mehr und mehr die Mischformen zwischen Quer- und Längssegel ihre Erbschaft an; das sind die Schuner, Goeletten, Kutter, die Bombarden und die Briggschuner. In der Zahl von 142 laufen sie im Jahre 1883 von Triest aus, um im ganzen Gebiete des Mittelmeeres unseren Handel zu vermitteln. Die Formen der weiten Fahrt sind schon die stattlichen Vollschiffe, die Polacken, die Barks, die Briggs, vor allem aber die Brigantinen. Von den 632 Schiffen, welche ihrer Form und Größe nach zu jenen weiter Fahrt zählen können, sind nicht weniger als 584 Brigantinen. Diese Gattung ist demnach als die beliebteste und weitverbreitetste anzusehen. Neben kleinen Brigantinen von 75 Tonnen finden wir auch solche bis zu 400 Tonnen; noch später sogar bis zu 520 Tonnen. Ihnen zunächst stehen die Vollschiffe in der Häufigkeit; sie hatten damals einen Registergehalt bis zu 547 Tonnen.

Nur zwei kleine griechische Dampfer allein sind 1833, also vor jetzt 70 Jahren, aus dem Triester Freihafen ausgelaufen: der Dampfer „Miltiades", Kapitän M. Filini, 179 Tonnen, nach Napoli di Romania am 13. November, und der Dampfer „Achilleus", Kapitän G. Callari, 229 Tonnen, nach Nauplia am 9. Dezember. Welche Umwälzung haben doch diese letzten 70 Jahre in der ganzen Marine hervorgebracht!

Unter den Namen der Kapitäne österreichischer Segler weiter Fahrt finden wir 1833 die nämlichen, wie heutzutage; ein Beweis, daß sich der Berufssinn von Großvater zu Sohn und Enkel in der Familie weiter erhalten hat. Einige seien hier erwähnt: Kapitän Mathias Martinolich der Brigantine „Costante"; Kapitän Jakob Babarovich der Brigantine „Ardito"; Kapitän Mathias Kamenarovich der Brigantine „Virtuoso", Kapitän Basilius Berberovich der Brigantine „Trionfo"; Kapitän Mathias Cattich des Vollschiffes „Vittoria" (nach New York); Kapitän Mathias Cosulich der Brigantine „Amadiggi"; Kapitän Mathias Scopinich der Brigantine „Ezio"; Kapitän Anton Sbutega der Polacke „Probita"; Kapitän Anton Petrina des Vollschiffes „Palma"; Kapitän Thomas Filipp Gelcich der Polacke „Rosalia"; Kapitän Lukas Medanich des Vollschiffes „Imperatrice Carolina"; Kapitän Alexander Cosulich der Brigantine „Liburno" u. s. w.

[1] Vgl. Seite 61*.

Digitized by Google

Im Verkehre der Flaggen sehen wir obenan die Nachbarstaaten, nämlich die päpstlichen und neapolitanischen stehen; ihnen folgt England, Griechenland, Nordamerika, Sardinien, Spanien, Schweden, Rußland, Dänemark der Reihe nach. Die übrigen Flaggen sind seltene Erscheinungen in Triest.

Wenn man nun sieht, wie stark der Prozentsatz kleiner Schiffe in unsere damaligen Verhältnisse hineinspielt, so mag daraus nach der einen Richtung geschlossen werden, daß der Seemann ein hartes, materielles Los hatte; nach der anderen, daß das Reederkapital längs der ganzen Küste in kleinen Fraktionen zersplittert war. Jedes Städtchen und jeder Ort nannte einige kleine Fahrzeuge sein eigen; Familien oder einzelne Personen besaßen nebst einem kleinen Grundstücke irgend ein Fahrzeug, mit dem der Reeder selbst oder dessen Sohn als padrone oder Kapitän Handel trieb und den damit erzielten Gewinn heimbrachte. Darin lag der bedeutende Vorteil des Vorherrschens der kleinen Küstenfahrt und der Seglermarine überhaupt, daß schon kleines Kapital genügte, um die Schiffahrt gewinnbringend zu gestalten, und daß dabei die ganze Küste in verhältnismäßig gutem, wenn auch nicht glänzendem Wohlstande lebte.

Diese zufriedenstellenden, sozialen Verhältnisse sind in späterer Zeit durch die Dampfschiffahrt gründlich geändert worden. Als sich mit den Fortschritten der Technik der Dampf der Schiffahrt bemächtigte, als größeres Kapital benötigt wurde, um Dampfschiffe zu bauen und zu erhalten, mit denen dann auch rascher und hoher Gewinn erzielt werden konnte, trat an die Stelle des einzelnen, zerstreuten, längs der ganzen Küste in schwerer Berufsarbeit erworbenen und bei dem sparsamen Sinne unseres Volkes sorgsam gehüteten Kapitals das mächtige, gesellschaftliche Kapital, und damit ging der kleine Reeder unaufhaltsam dem wirtschaftlichen Ruine entgegen. So sind im 19. Jahrhunderte die Besitzverhältnisse am Kapital, welches in der Handelsmarine investiert ist, einer gründlichen Umwälzung unterzogen worden. Späterhin beherrschte die Aktie, welche an der Börse überall erhältlich war, die See, und wer von unseren Reedern nicht rechtzeitig genug den Sprung hinüber in das Assoziationswesen machte, mußte den Wandel der Zeiten am eigenen Fleische verspüren. Das maritime Kapital blieb nicht mehr Alleineigentum der Wohlhabenden an der Küste, sondern auch das Binnenland nahm hervorragend Anteil daran.

Das materielle Los unserer Seeleute im ersten Drittel des

Digitized by Google

verflossenen Jahrhunderts zur Zeit des Vorherrschens der kleinen Küstenfahrt und der langen, auf viele Monate ausgedehnten Reisen in weiter Fahrt war zweifellos hart und zwar härter als in späterer Zeit. Vielfach mußte noch durch Handkraft das geleistet werden, was später einige wenige Hilfsmaschinen oder mechanische Vorrichtungen mit leichter Mühe übernahmen; an Bord der kleinen Segler gab und gibt es natürlich auch jetzt diese Hilfsmittel nicht. So war entbehrungsreiches Leben bei schlechter Unterkunft, reichlicher, aber einförmiger Kost und geringer Heuer der karge Lohn für schwere, durch viele Jahre fortgesetzte Tätigkeit unserer Seeleute. Ein wetterhartes Geschlecht unverweichlichter Menschen zu weitaus überwiegendem Teile slavischer Abstammung bewohnt die Küste, und in den Traditionen der Großväter sind die Söhne, welche bei Helgoland (1864) und Lissa (1866) unter Tegetthoffs scharfblickender Leitung so tapfer gefochten oder die ruhmvolle Erdumseglung der Fregatte „Novara" (1857—1859) unter des gediegenen Wüllerstorf Führung, die Polarexpedition des unvergeßlichen Weyprecht (1872—1874) mitgemacht haben, aufgewachsen, und die Enkelkinder ahmen ihren Voreltern nach. Aber wie lange mag es noch dauern, und der allbeherrschende Dampf wird auch bei uns, wie anderwärts, die Lebensbedingungen der seemännischen Bevölkerung derartig verändern, daß der wahre, echte, alte Seemannsgeist aus deren Reihen schwindet und der Seemann, dem nivellierenden Zuge der Zeit folgend, zum Lohnarbeiter umgemodelt wird!

Das Holzschiff damaliger Zeit, ganz aus organischer Substanz bestehend, namentlich zwischen Wind und Wasser sowie im Sodraume der chemischen Zersetzung am meisten ausgesetzt; der Einfluß des unvermeidlichen Sod-(Bilge)wassers mit all seinen Gasen und Gerüchen (Schwefelwasserstoff), die bei hoher Wärme oder starken Schiffsbewegungen sich besonders riechbar machten; die mangelhafte Erkenntnis der wahren Ursachen der Infektionskrankheiten; die Einflüsse der verschiedenen gesundheitsschädlichen Ladungen (Felle, Häute, Knochen, Petroleum, Zucker) oder eines mit organischen Resten untermischten Ballasts; die fürchterliche Enge der schlecht ventilierten und nicht belichteten Wohnräume an Bord; das Fehlen richtiger, zweckentsprechender Arzneimittel; die einförmige Ernährungsweise mittels des Dauerproviants bei ungenügender Auswahl; das schlechte Trinkwasser u. a. m. gestalteten das Los des Seemannes viel härter denn in der Gegenwart. Man hat heutzutage keinen Begriff mehr davon, wie anstrengend und aufreibend der Dienst in der Handelsmarine seinerzeit war, wo ausnahmslos Wache um Wache gegangen wurde, wo bei den kleinen Schiffen zu jedem Manöver von einiger Be-

Digitized by Google

deutung oder Schwierigkeit auch zur Nachtzeit die Freiwache herangezogen werden mußte. Als gegen die Mitte des vorigen Jahrhunderts die Sicherheit zur See zugenommen hatte, fiel auf den Handelsschiffen die Notwendigkeit der Artillerie fort, damit verringerten sich auch die Bemannungsstände, und bei der zunehmenden Konkurrenz im Welthandel, namentlich seit dem Auftauchen der Dampfer auf den großen Routen, trachteten die Reeder der Segler ohnedies mit möglichst geringen Bemannungen auszukommen, während die Anbringung mechanischer Hilfseinrichtungen damals noch viel zu wenig verbreitet war, und so gab es eine Zeit, in der die höchsten Anforderungen an die physische Leistungsfähigkeit des Seemannes gestellt wurden. Das ist heutzutage freilich alles leichter und besser geworden; schon zu jener Zeit begann in einzelnen, einsichtsvollen Reedern der Gedanke aufzudämmern, daß nur durch Verbesserung der nautischen Eigenschaften ihrer Schiffe der Konkurrenzkampf im allgemeinen Wettbewerbe zur See, später gegen den Dampfer, noch aussichtsvoll sei.

Fügen wir diesem flüchtigen Bilde der Seglermarine bis 1848 noch einige wenige *statistische Daten* hinzu! Aus dem Jahre 1845 ist bekannt, daß *Dalmatien* 191 Schiffe weiter Fahrt zählte, und zwar Cattaro 118, Ragusa 61, Spalato 7 und Zara 5 Schiffe. Man sieht, daß eigentlich nur in Süddalmatien das maritime Leben so recht blühte, während der Norden dieses Kronlandes sich gegenüber dem Treiben zur See ablehnend verhielt. In den letzten Jahren des in Rede stehenden Zeitraumes machte sich immer mehr das Streben geltend, die Schiffe in Triest zu registrieren; die Reeder übersiedelten vielfach in diese Stadt, welche dem Handel größere Vorteile bot, und daher kann auch nicht mehr so streng wie früher von einer Marine der einzelnen Städte oder Bezirke des Küstengebietes gesprochen werden. Für das Jahr 1846 wird der Stand der gesamten Handelsmarine Dalmatiens folgenderweise beziffert:

a) Weite Fahrt	5	Schiffe
b) Große Küstenfahrt	246	=
c) Kleine Küstenfahrt mit Lizenz für die Küste der Monarchie	548	=
d) Kleine Küstenfahrt mit Lizenz für das Kronland Dalmatien allein	573	=
Summe:	1372	Schiffe

Um nun ein genaues Bild des *Standes der Handelsmarine* Österreichs im Jahre 1847 zu erhalten, habe ich aus den alten Schiffs-

Digitized by Google

registern der Triester Seebehörde mit Zuhilfenahme des „Annuario marittimo del Lloyd austriaco per 1848“ (I. annata, Trieste 1848) die nachstehenden Zusammenstellungen gemacht, welche die weite Fahrt und große Küstenfahrt umfassen.

(Siehe Tabellen au Seite 132* und 133*.)

Im Jahre 1847 finden wir nur mehr die modernen Formen und Takelungen der Segelschiffe; die alten Typen sind verschwunden. In der kleinen Küstenfahrt erhalten sich jedoch die Trabakeln, Pieleghi, Brazzeren und in der Seefischerei die bei Krisch aufgezählten Formen. Die Größe der Schiffe schwankt zwischen folgenden Grenzen:

Vollschiffe	290—712 Tonnen
Barks	159—598 „
Polacken	192—500 „
Barkschuner . . .	208 „
Briggs	84—525 „
Briggschuner . . .	63—183 „
Schuner	47—219 „
Goeletten	96—268 „
Dampfer	133—763 „

Das größte Vollschiff (712 Tonnen) war das dem Reeder A. Ralli in Triest gehörige, von Kapitän N. Matcovich befehligte, in Triest 1845 vom Stapel gelaufene Schiff „Argentina“; der größte Dampfer (763 Tonnen) der dem Österreichischen Lloyd gehörige, in Triest 1847 erbaute Dampfer „Austria“ mit einer Maschine von 360 Pferdekräften. Die beliebteste Form der Segler bleibt die Brigg (Brigantine) mit einem mittleren Tonnengehalte von 255 t, dann die Bark mit 364 t; ihr folgt das Vollschiff mit einem mittleren Gehalte von 476 t.

Teilen wir nun die Handelsmarine weiter Fahrt und großer Küstenfahrt nach den drei Gruppen: Österreich, Ungarn und Kroatien, Venetien, ein, so erhalten wir folgendes Bild:

Österreich:	24 Dampfer,	9782 t;	389 Segler,	113 535 t
Ungarn und Kroatien:	—	—	99 „	31 369 t
Venetien:	1 Dampfer,	151 t;	87 „	20 519 t
Summe:	25 Dampfer,	9933 t;	575 Segler,	165 423 t

Bei diesen Daten fällt sofort die Armut Venedigs gegenüber der eigentlichen österreichischen Marine auf.

Aus der letzten der drei Tabellen ist ein lehrreicher Schluß über die Erbauungsorte unserer Schiffe zu ziehen. Man sieht, daß 526 Segler mit 153 610 t und 22 Dampfer mit 8880 t aus dem Inlande

Digitized by Google

Übersicht der österreichischen Schiffe weiter Fahrt und großer Küstenfahrt im Jahre 1847, geordnet nach deren Zugehörigkeit.

Zugehörigkeit (Heimatshafen)	Vollschiffe		Polacken		Barken		Bark-schuner		Briggs		Brigg-schuner		Schuner		Goe-letten		Dampfer		Segler	
Gubernium	Nr.	t	Nr.	t	Nr.	t	Nr.	t	Nr.	t	Nr.	t	Nr.	t	Nr.	t	Nr.	t	Nr.	t
Triest	28	13 169	14	4 952	64	23 590	1	208	261	68 502	8	989	8	1 123	4	713	24	9 782	388	113 246
Zara.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	289	—	—	—	—	—	—	—	—	1	289
Fiume	15	7 407	4	1 681	21	7 759	—	—	54	13 936	2	246	2	180	—	—	—	—	98	31 209
Agram	—	—	—	—	—	—	—	—	1	160	—	—	—	—	—	—	—	—	1	160
Venedig	6	2 746	1	269	10	3 252	—	—	56	12 349	13	1 767	1	136	—	—	1	151	87	20 519
Summe:	49	23 322	19	6 902	95	34 601	1	208	373	95 236	23	3 002	11	1 439	4	713	25	9 933	575	165 423

Gesamtsumme der österreichischen Schiffe weiter Fahrt und großer Küstenfahrt: 600, Tonnengehalt: 175 356.

Übersicht der österreichischen Dampfer weiter Fahrt und großer Küstenfahrt im Jahre 1847, nach Zugehörigkeit geordnet.

Heimats-Hafen	Eigentümer	Angaben über	Daten über die Vermehrung der Dampfer in den Jahren 1833	1834	1835	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	Summe	Gesamtstand der österreichischen Dampferflotte im Jahre 1847	Bemerkenswerte Daten
Triest . .	Österreich. Lloyd	Anzahl	1	2	—	1	6	3	1	—	—	2	1	1	1	—	5	24	Anzahl: 25	Ältester Dampfer: ‚Arciduchessa Sofia', gebaut Triest 1833, à 141, Pferdekr. 50.
		Tonnen	141	345	—	284	2087	1298	469	—	—	623	545	545	330	—	3115	9782	Tonnen: 9933	
		Pferdekräfte	50	110	—	100	640	340	140	—	—	190	160	160	100	—	1200	3190		
Venedig.	S. Papadopolo	Anzahl	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	Pferdekräfte: 3240	Im J. 1847 waren 7 Dampfer im Bau, 6 hiervon in Triest, 1 im Ausl., alle f. d. Österreich. Lloyd.
		Tonnen	—	—	—	—	151	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	151		
		Pferdekräfte	—	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50		

Übersicht der österreichischen Schiffe weiter Fahrt und großer Küstenfahrt im Jahre 1847, geordnet nach deren Erbauungshäfen.

Land	Werften	Vollschiffe		Polacken		Barken		Bark-schuner		Briggs		Brigg-schuner		Schuner		Goe-letten		Dampfer		Segler	
		Nr.	t	Nr.	t	Nr.	t	Nr.	t	Nr.	t	Nr.	t	Nr.	t	Nr.	t	Nr.	t	Nr.	t
Inland	Triest	11	5 797	—	—	17	6 702	—	—	63	18 239	1	141	2	263	1	213	20	8596	95	31 355
	Capodistria	—	—	—	—	2	659	1	208	2	549	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1 416
	Rovigno	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1 511	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1 511
	Lovrana	—	—	—	—	—	—	—	—	3	573	—	—	—	—	—	—	—	—	3	573
	Ika	—	—	—	—	—	—	—	—	1	257	—	—	—	—	—	—	—	—	1	257
	Voloska	—	—	—	—	1	253	—	—	5	1 419	1	113	1	125	—	—	—	—	8	1 910
	Cherso	—	—	—	—	1	210	—	—	6	1 214	2	224	—	—	—	—	—	—	9	1 648
	Lussin	—	—	6	1962	4	1 275	—	—	24	7 420	—	—	—	—	—	—	—	—	34	10 657
	Milnà	—	—	—	—	—	—	—	—	1	245	2	241	—	—	—	—	—	—	3	486
	Curzola	1	290	—	—	—	—	—	—	10	2 097	1	91	—	—	—	—	—	—	12	2 478
	Gravosa	1	370	2	612	1	390	—	—	12	2 803	—	—	—	—	—	—	—	—	16	4 175
	Ragusa	—	—	1	492	3	1 020	—	—	2	552	—	—	—	—	—	—	—	—	6	2 064
	Fiume	20	9 892	7	2845	33	13 089	—	—	71	19 199	—	—	2	180	2	364	—	—	135	45 569
	Buccari	—	—	—	—	1	430	—	—	1	171	—	—	—	—	—	—	—	—	2	601
	Portorè	2	950	—	—	1	379	—	—	8	2 235	—	—	—	—	1	136	—	—	12	3 700
	Venedig	8	3 381	2	646	20	6 694	—	—	110	27 504	10	1353	2	195	—	—	2	284	152	39 773
	Chioggia	—	—	—	—	—	—	—	—	23	4 868	3	428	1	141	—	—	—	—	27	5 437
Ausland	Italien	—	—	—	—	1	319	—	—	4	727	1	132	—	—	—	—	—	—	6	1 178
	Griechenland	1	530	1	345	1	262	—	—	8	1 250	—	—	1	183	—	—	—	—	12	2 570
	Türkei	1	477	—	—	4	1 590	—	—	5	949	—	—	—	—	—	—	—	—	10	3 016
	Rußland	—	—	—	—	—	—	—	—	1	172	—	—	—	—	—	—	—	—	1	172
	Frankreich	—	—	—	—	2	513	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	513
	England	1	470	—	—	—	—	—	—	4	597	1	183	2	352	—	—	3	1053	8	1 602
	Dänemark	1	447	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	447
	Schweden	—	—	—	—	—	—	—	—	1	284	—	—	—	—	—	—	—	—	1	284
	Amerika	2	718	—	—	3	816	—	—	2	401	1	96	—	—	—	—	—	—	8	2 031
Inland		43	20 680	18	6557	84	31 101	1	208	348	90 856	20	2591	8	904	4	713	22	8880	526	153 610
Ausland		6	2 642	1	345	11	3 500	—	—	25	4 380	3	411	3	535	—	—	3	1053	49	11 813
Summe:		49	23 322	19	6902	95	34 601	1	208	373	95 236	23	3002	11	1439	4	713	25	9933	575	165 423

stammen, während nur 49 Segler mit 11 813 Tonnen und 3 Dampfer mit 1053 Tonnen vom Auslande angekauft wurden. Die meisten Schiffskäufe erfolgten in Griechenland, der Türkei, England und Nordamerika, dann in Italien. In das prozentuelle Verhältnis umgesetzt, ergibt sich, daß nahezu 93 % aller Seglertonnen und über 89 % der Dampfertonnen im Inlande erbaut worden sind. Der älteste Dampfer, die „Arciducheſſa Sofia", stammt aus Triest (1833); erst 1837 kamen aus London zwei und 1842 aus Bristol ein weiterer Dampfer für den Lloyd.

Teilt man die Tonnen der Segler und Dampfer nach den drei Ländergruppen der Monarchie ein, und berücksichtigt man hierbei die Werftorte, so ergibt sich, daß auf:

Österreich	67 126 t	= 41,3 %
Ungarn und Kroatien	49 870 t	= 30,7 %
Venetien	45 494 t	= 28,0 %

aller im Inlande erbauten Schiffe entfallen.

Die Bedeutung der einzelnen Werften läßt sich folgendermaßen ordnen:

Fiume erbaute ca.	28 %	Alle Schiffe weiter Fahrt und größer Küstenfahrt
Venedig " "	25 %	
Triest " "	25 %	
Lussin " "	6 %	
Chioggia " "	3 %	
Gravosa " "	3 %	
Portorè " "	2 %	
Curzola " "	1,5 %	
Ragusa " "	1,3 %	
Voloska " "	1,2 %	
Cherso " "	1 %	

Weniger als 1 % erbauten der Reihe nach Rovigno, Capodistria, Buccari, Lovrana, Milnà und Ika. Ein ganz richtiges Bild der Anteilnahme der heimischen Werften am Schiffbaue läßt sich nicht geben, weil einerseits die Angaben betreffs der kleinen Küstenfahrt, anderseits jene über den für Rechnung des Auslandes erfolgten Bau fehlen. Man entnimmt ferner aus der Tabelle über die Erbauungshäfen, daß die größeren Werften Schiffe aller Gattungen zum Bau übernahmen, daß aber auch die kleinsten Werften, wie z. B. Lovrana, Milná und Ika, Briggs und Brigantinen auf Stapel legten.

Wir haben eben gesehen, daß nahezu 93 % aller Seglertonnen und

Digitized by Google

über 89 % aller Dampfertonnen des Jahres 1847 aus dem Inlande stammen. Zieht man nun aus dem Jahre 1901 die betreffenden Zahlen zum Vergleiche heran, so kommt man zum Schlusse, daß in der Gegenwart 71 % der Zahl unserer Dampfer weiter Fahrt und großer Küstenfahrt aus dem Auslande und nur 29 % aus dem Inlande herrühren. Dies ist jedenfalls ein betrübendes Bild des Verfalles einer noch vor 50 Jahren so blühenden Industrie, welche längs der ganzen Küste vielen Hunderten von Arbeitern einst ein reichliches Brot gab. Heutzutage ist unser Schiffbau der Hauptsache nach nur auf Triest und Lussinpiccolo beschränkt, und der größte Teil der hierauf verwendeten Kapitalien wandert in das Ausland.

Im Jahre 1901 sind von der Gesamtzahl von 349 185 Brutto-Tonnenräumte unserer Dampfer der beiden größeren Schiffahrtskategorien 247 845 = 71 % aus England, 93 912 = 27 % aus Österreich, 6788 = 2 % aus Deutschland.

Betrachten wir nun das Alter der Ende 1847 in unserer Handelsmarine weiter Fahrt und großer Küstenfahrt verwendeten Schiffe. Es ergibt sich dabei folgende Übersicht:

Erbauungsjahr	Anzahl der Schiffe	Erbauungsjahr	Anzahl der Schiffe	Erbauungsjahr	Anzahl der Schiffe	Erbauungsjahr	Anzahl der Schiffe	Erbauungsjahr	Anzahl der Schiffe
1794	1	übertr.:	19	übertr.:	85	übertr.:	192	übertr.:	307
1797	1	1810	1	1821	5	1830	14	1839	36
1800	1	1812	2	1822	3	1831	12	1840	42
1802	1	1814	5	1823	11	1832	9	1841	28
1803	1	1815	3	1824	20	1833	6	1842	28
1804	3	1816	11	1825	18	1834	14	1843	20
1805	4	1817	14	1826	7	1835	5	1844	26
1806	4	1818	12	1827	27	1836	8	1845	24
1807	1	1819	5	1828	10	1837	18	1846	35
1808	2	1820	13	1829	6	1838	29	1847	54
Summe:	19		85		192		307		600[1]

Einige der ehrwürdigsten Patriarchen zur See seien hier erwähnt. Das älteste Schiff war die 1794 in Venedig von Stapel gelaufene Bark „Egiziana" mit Eisenverbolzung ohne Kupferhaut (Tonnengehalt 364), der Reederin Therese Vianello gehörig; das zweitälteste die 1797 in Gravosa erbaute Brigg „Slano", gleichfalls in Eisenverbolzung ohne Kupferhaut (Tonnengehalt 305) des Reeders S. Cavovich, der sein Schiff

[1] Segler und Dampfer.

Digitized by Google

selbst befehligte; das drittälteste die 1800 aus Gravosa stammende Polacke „Gioja" (Tonnengehalt 261), wie die vorigen in Eisenverbolzung ohne Kupferhaut, den Reedern Ljubissa und Stoikovich gehörend. Das im Jahre 1803 in Venedig erbaute Vollschiff „Graziata" (382 Tonnen) des Reeders G. M. Kosulich, vom Kapitän G. F. Kosulich befehligt, ist das älteste Schiff in Kupferverbolzung und mit Kupferhaut versehen. Seit 1804 erscheinen auch einzelne Schiffe in Eisenverbolzung mit Zinkverhäutung. Die Dampfer waren alle in Kupferverbolzung und mit Kupferhaut konstruiert; erst 1847 erscheint ein kleiner Lloyddampfer ganz aus Eisen in Bau gegeben.

Unter den Namen der Reeder finden wir G. Minach, A. Ralli, A. Jurassovich, G. F. Kosulich, Diodato Tripcovich, G. F. Tarabocchia, L. Mondolfo, Premuda, Stuparich, C. & F. A. Basevi, Radonicich, Parente & Morpurgo, A. Minas, G. Scopinich, F. Call, G. M. Nicolich, V. Smaić, R. Randich, J. Bishop, G. Gerolimich, Radimiri, S. Mimbelli, S. Gopčević, G. Ritter de Zahony, J. Scarpa, G. Boscovich, G. Martinolich, F. Sopranich, M. Kvekvić, A. L. Ivancich, T. Budinich, Cattarinich, G. Medanich, F. Vivante, J. Minerbi, M. Bucetich, M. Bielovucich, G. B. Burgstaller, C. M. Camus, A. Marinovich, V. Persich, A. Verona, N. G. Ofoinack, A. Copaitich, D. Gagrizza, G. Gelcich, F. Vianello, P. Revoltella, S. Milinovich u. a. m. Alle diese Namen haben noch heute guten Klang in österreichischen Reeder- und Handelskreisen. Meistens gehörte das Schiff einem Einzelreeder oder einer Reederfamilie; häufig finden wir den Kapitän als Partenreeder, in 50 Fällen ist Reeder und Kapitän ein und dieselbe Person; seltener ist das Schiffseigentum in mehrere Karate oder Anteile zersplittert, ein Fall, der heutzutage die überwiegende Mehrzahl bildet. Oft wird ein Schiff von einem Gliede der Reederfamilie befehligt. Die meisten Schiffe gehörten den aus Lussin stammenden Familien Cosulich (31), dann der Reederfamilie Ivancich (15), den Reedern Minerbi (15), Spiridion Gopčević (14), Scopinich (11), Mimbelli (9), Cattarinich (8), dann je 7 den Reedern Mondolfo, Ralli, Medanich und Baccarcich, Gebr. Premuda, Basevi, Morpurgo und Parente, Martinolich, Kvekvić, Vianello u. s. w.

Im Jahre 1847 war die Bautätigkeit besonders rege gewesen, da 54 Schiffe, darunter 5 Lloyddampfer (Austria, Trieste, Venetia, Italia, Germania), von Stapel liefen.

Die vier Hauptbedingungen, welche man an ein gutes Merkantilsegelschiff stellt, nämlich möglichst hohe Tragfähigkeit im Verhältnis zur Größe; gute Segeleigenschaften, namentlich am Winde, und leichtes

Digitized by Google

Manövrieren auch bei hohem Seegange; Manöver mit geringer Bemannung; Seetüchtigkeit auch bei wenig Ballast, erfüllten unsere damaligen Seeschiffe im allgemeinen recht gut, nämlich soweit als tunlich, da sich die vier Eigenschaften nicht vollkommen in einem und demselben Schiffe vereinen lassen. Hauptsächlich für die Navigation im inselreichen Mittelmeere oder im stürmischen Schwarzen Meere bestimmt, wo kurze hohe Wellen vorherrschen, wurden unsere Schiffe breiter als gewöhnlich, in mittleren Größen gebaut. Höherer Raumgehalt ward vermieden. In betreff der mittleren Lebensdauer der Seeschiffe galt der Grundsatz, daß Schiffe in Eisenverbolzung nach 15, Schiffe in Kupferbolzung nach 20 Jahren einer gründlichen allgemeinen Reparatur unterzogen werden mußten, vor welchem Termine erstere auf ein Viertel, letztere auf ein Drittel ihres ursprünglichen Bauwertes herabgesunken waren. Der Wert der Reparatur sollte im allgemeinen nicht die Hälfte der Baukosten übersteigen. Eisenverbolzten Schiffen rechnete man eine mittlere Lebensdauer von 25, kupferverbolzten Schiffen eine solche von 30 Jahren zu; den Untermasten 8 Jahre; den Segeln höchstens 3 Jahre; dem stehenden Gute gab man 10, dem laufenden Gute 4 Jahre Lebensdauer. Die Kupferhaut eines Schiffes wechselte man in der Regel nach 8, die Zinkhaut nach 3—4 Jahren.

Unter den österreichischen Werften der Epoche um 1840 waren jene von Panfilli, Tonello in Triest, Nikolaus Martinolich in Lussinpiccolo, Jakob Brazzoduro und der Gebrüder Schiavon in Fiume die renommiertesten. Über das Lloydarsenal werde ich weiter unten einiges mitteilen. Gegen Ende des Zeitraumes verwandte man schon mehr Sorgfalt auf die Konstruktion der Schiffe denn früher; man begann die nautischen Eigenschaften zu schätzen und schließlich entstand ein wahrer Wettbewerb unter den Werften, wer die besten Seeschiffe baute.

Wegen ihrer besonderen Seetüchtigkeit und schöner innerer Einrichtung war beispielsweise die auf der Werft Panfilli in Triest 1840 erbaute Bark „Robert" (370 Tonnen) besonders geschätzt, welche zu Reisen nach Ostindien und China bestimmt war und das Modell für zahlreiche nachmalige Konstruktionen wurde. Dieses Schiff gehörte dem Reeder A. Petcke, ward vom Kapitän A. Sassunich befehligt, mit sechs Zwölfpfündern bestückt und erschien als das erste österreichische Schiff 1853 in Shanghai. Ebenso waren vier Briggs des Reeders S. Gopčević, in Fiume erbaut und zu Reisen in das Schwarze Meer für Kornfrachten bestimmt, besonders tüchtige Schiffe.

Digitized by Google

II. Die Entwicklung der Dampfschiffahrt in Österreich. Joseph Ressel und die Erfindung der Schiffsschraube. Der österreichische Lloyd in den ersten zwei Jahrzehnten seiner Tätigkeit (1836—1856).

Die gesamte, heutzutage hochentwickelte Technik des Verkehrswesens zur See lag im Beginne des 19. Jahrhunderts wohl noch in den Kinderschuhen. Schwerfällige und gänzlich vom Spiel der Naturkräfte abhängige Segelschiffe aus Holz durchfurchten die Meere und vermittelten den Verkehr zwischen den Völkern der Erde. Wohl hatte es die Schiffbaukunst in der einen vorgezeichneten Richtung der Holzkonstruktionen, seit sich die Wissenschaft derselben angenommen, schon zu einer verhältnismäßig hohen Stufe gebracht; wir haben früher gesehen, wie die neuen, noch heute benützten Formen der Segler allmählich aufgetaucht sind und die alten Typen der Schiffe mit den Lateinsegeln langsam vom Schauplatze ihrer jahrhundertelangen Tätigkeit verschwanden; wir kennen aus den Annalen der Seekriegsgeschichte die ewig denkwürdigen Seefahrten der englischen und französischen Flotten und Kreuzer im napoleonischen Zeitalter, da der Seekrieg zwischen den beiden großen Nationen als Operationsfeld den weiten Atlantischen Ozean umspannte. Aber damals waren noch nicht die mächtigsten Säulen heutiger Schiffbautechnik: die Verwendung von Eisen und Stahl als Baumaterial und des Wasserdampfes als Fortbewegungskraft, Gemeingut der Nationen im Verkehrsleben zur See geworden.

Seitdem jedoch der geniale Watt die schwerfällige Newcomen'sche Dampfmaschine in einen brauchbaren Mechanismus umgestaltet, den Kondensator und sein berühmtes Parallelogramm erfunden hatte, war das Sinnen der Techniker auf die Anwendung dieser neuen Errungenschaften für den Seeverkehr gerichtet. Papin (1707) und Perier (1775) gebühren das hohe Verdienst, die ersten Dampfboote ausgeführt zu haben. Die Namen Jouffroy, Savery, Hulls, Miller, Bridgewater, Gautiers, Symington, Bell, Dundas und Fulton sind als Schöpfer und Förderer der Dampfschiffahrt in der Kulturgeschichte der Menschheit für ewige Zeiten mit ehernen Lettern bezeichnet. Beinahe zahllos drängten sich die Techniker an die Lösung dieses hohen und wichtigen Problems heran, und es ist schier unmöglich, die Verdienste der einzelnen neben diesen Sternen erster Größe gebührend hervorzuheben[1].

Im natürlichen Entwicklungsgange lag es, daß als Übertrager der

[1] Vgl. G. H. Preble, Origin and Development of Steam Navigation. Philadelphia 1883.

Digitized by Google

von der Dampfmaschine im Innern des Schiffes erzeugten Kraft nach außen hin, gegen das Wasser, zunächst das Schaufelrad in Anwendung kam, weil bereits seit Jahrtausenden das Mühlrad für ähnliche Arbeitszwecke in Gebrauch stand. Daß dessen Benutzung für die Schiffahrt bei den kleinen Fahrzeugen der alten Liburner vielleicht schon einst erfolgt war, habe ich an früherer Stelle dieser Skizze (I. Teil, Kapitel VIII) bereits erwähnt.

So entwickelte sich nun die Schiffahrt mittels der Raddampfer in den ersten fünf Jahrzehnten des verflossenen Jahrhunderts. Dem Techniker im Bau der Raddampfer gab betreffs der Räder selbst und der Übertragungsweise der motorischen Kraft der Mühlenbau reiche praktische Erfahrungen an die Hand; zunächst waren es hölzerne Schiffe mit hölzernen Schaufelrädern, welche zur Ausführung gelangten.

Gelegentlich der Aufzählung der legislatorischen Maßnahmen Österreichs für sein Seewesen im Zeitraume 1814—1848 habe ich der kaiserlichen Entschließungen vom 7. Juli 1813 und 11. November 1817 betreffs der Einführung und des Privilegiums für die Dampfschiffahrt erwähnt und der Versuche von Božek (1817) auf der Moldau und Bernhard (1818) auf der Donau mit Dampfbooten gedacht. Zur See wurden in Österreich die Dampferfahrten 1817 durch den in Triest lebenden Engländer John Allen begonnen und 1821 bestand ein kleiner, privilegierter Raddampfer des Engländers Morgan für die Verbindung zwischen Triest und Venedig; aber derselbe wurde wegen des abnorm hohen Fahrpreises und der langsamen und beschwerlichen Fahrt vom Publikum wenig benutzt, welches die Überfahrt mittels der sogenannten Corriera (einer Tartanone oder eines Trabakels) der Dampferreise beinahe stets vorzog[1].

Während Nordamerika auf seinem vielverzweigten Fluß- und Seenetze 1823 schon bei 300 Raddampfer[2] in Betrieb hatte, blieb es in Österreich auf der Adria bei dem einen kleinen Morganschen Dampfboote.

Da es in der Technik keinen Stillstand gibt, entwickelte sich unaufhaltsam der Fortschritt, obwohl damalige Seefahrer das Dampfschiff noch mit dem wenig schmeichelhaften Titel „einer Mißgeburt von Feuer und Wasser" bezeichnet hatten. In kaum zwanzig Jahren seit dem Fultonschen Versuche von 1807 hatte sich in Amerika und England die Dampfschiffahrt bereits kräftig entfaltet. Die Welt begann kleiner zu werden, da

[1] Josef Ressel, Geschichte der Schraube im Vaterlande. Nach dem autographischen Konzepte mitgeteilt vom nordamerikanischen Ressel-Komitee. New-York 1865. (Akten des Museums der Geschichte der österreichischen Arbeit.)

[2] Vgl. G. H. Preble, History of Steam Navigation pag. 113.

Digitized by Google

der Seeverkehr die Meere rascher durcheilte. Aber noch im Jahre 1831 schreibt Kaspar Tonello, Professor des Schiffbaues und Seemanövers an der k. k. Akademie für Nautik in Triest, in seinem Buche[1] über die Marine, daß man wohl die Nützlichkeit des Dampfers für die Binnenschiffahrt und kleinere Reisen zur See sowie für den Schleppdienst nicht bezweifeln könne, daß aber im offenen Meere und auf Reisen langer Fahrt der reelle Wert der neuen Schiffahrtsmethode noch nicht genügend erwiesen sei. Er hält daher die Anwendung des Dampfes zur See für sehr begrenzt und nur dann als aussichtsvoll, wenn mit künftigen Verbesserungen größere Kohlenersparnis und kleinere Rauminanspruchnahme für die Schiffsmaschine erzielt werden könne. Für einen Dampfer von 500 Tonnen gibt er nachstehende Mitteldimensionen an:

Länge 42 m, Breite 10,8 m, Tauchung 2,55 m, Pferdekräfte 100, Zylinderdurchmesser 1,2 m, Zylinderhöhe 1,8 m, Kessellänge 7,2 m., Kesselbreite 3,6 m, Kesselhöhe 3,0 m, Durchmesser der Räder 6,0 m, Länge der Radschaufeln 2,1 m, deren Breite 0,9 m, Gewicht der Maschine 45 Tonnen, Preis mit Kupferkessel 177 000 Franken.

Die ersten Kessel der Dampfer (Kofferkessel) waren aus Kupfer; die erreichten Schiffsgeschwindigkeiten betrugen anfänglich drei, später fünf Seemeilen pro Stunde. Erst als die Erfindung des Dampfhammers durch Nasmith im Jahre 1839 ermöglicht hatte, größere Eisen- und Stahlmassen zu verarbeiten und umzuformen, vollzog sich im Schiffbau und Schiffsmaschinenbau in großem Maßstabe der bedeutsame Umschwung zugunsten der Eisenkonstruktionen. Im Jahre 1835 besaß England bereits 538 Handelsdampfer mit 80 520 Tonnen, und 1840 befuhren über 1000 Dampfer die Ströme und Seen Nordamerikas[2].

Österreich erhielt 1833 seinen ersten etwas größeren, nrsprünglich der genannten englischen, später der Lloydgesellschaft gehörenden Seedampfer „Arciduchessa Sofia", dem bis 1840 weitere 13 gefolgt waren, und 1837 lief in Venedig der Dampfer „Senofonte" (151 Tonnen) der Reeder Papadopolo und Mondaini von Stapel. Auf der Donau trat mit 17. September 1830, wie früher schon erwähnt, die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft mit der Probefahrt des Dampfers „Franz I." in Tätigkeit. Die österreichische Elbe wurde 1841 zum erstenmale durch heimische Dampfer, seit 1836 aber schon durch sächsische Dampfer befahren; den Bodensee durchfurchte seit 1819 ein württembergisches Dampf-

[1] C. Tonello, Lezioni intorno alla Marina. Venezia 1831, III. Bd., S. 161.
[2] Vgl. Murray, Shipbuilding. Edinburgh 1863. S. 21.

Digitized by Google

boot; der Traunsee in Oberösterreich erhielt 1839 sein erstes Dampfschiff, dessen damalige Maschine bis heute anstandslos in Betrieb steht!

Bald wurde allenthalben erkannt, daß die Raddampfer trotz ihrer vielfach vortrefflichen Eigenschaften doch nicht das Ideal von Seedampfern und nicht jenes von Kriegsschiffen bilden könnten, weil der Motor derselben zu sehr dem Wüten des Elementes und der Zerstörung durch Feindeswaffen ausgesetzt ist. Hierzu trat noch die Schwierigkeit der Betriebsführung, weil neben großen Maschinenräumen auch bedeutende Kohlenvorräte benötigt waren, dagegen nur sehr kleine Ladungsräume zur Verfügung standen. Die kaufmännische Rentabilität der Raddampfer für die große Ozeannavigation war daher, auch abgesehen von vielen technischen Gebrechen, eine mehr denn zweifelhafte. Tonello hatte dies 1831 bereits richtig erkannt.

Ohne auf die zahlreichen Ideen, Versuche, Erfindungen, Patente, welche sich mit der Lösung dieses Problems beschäftigten, eingehen zu können, und welche wohl am besten bei Bourne[1] nachgelesen werden können, soll hier nur in allgemeinen Zügen zunächst der Erfindung des Österreichers Joseph Ressel[2], der unabhängig von anderen Fachmännern der Lösung des großen Problems der Schraubenschiffahrt nachgesonnen hat, in historischer Treue und teilweise auf Grund des Aktenmaterials der k. k. Seebehörde in Triest sowie auf Grund einiger mir zur Verfügung stehender Originalmanuskripte Ressels gedacht werden.

Die Anwendung der Archimedes'schen Schraube als Schiffsmotor ist schon in längst verflossenen Jahrhunderten vielseitig vorgeschlagen und auch wiederholt schon ausgeführt worden, doch stets in ganz verschiedener Art und Form, als Ressel dies tat. Erwähnt seien hier nur die Versuche von Dr. R.

[1] John Bourne, Treatise on the screw Propeller. London 1855. Dieser Autor zählt 122 einschlägige Erfindungen vom Jahre 130 v. Chr. Geburt bis 1840 auf und schreibt S. 86 dem Francis P. Smith 1836 die erste Anwendung der Schraube als Propeller für Schiffe zu. Smith wurde bei Versuchen mit seinem Doppelpropeller, welche im Februar 1837 bei Paddington stattfanden, durch einen Unfall darauf aufmerksam, daß ein einfacher Propeller besser sei. Er veränderte sodann seine Erfindung, welche hierauf patentiert und von der kgl. brit. Admiralität versucht und angenommen wurde.

[2] Josef Ressel, geb. 29. Juni 1793 zu Chrudim in Böhmen, widmete sich dem Forstwesen, wurde 1817 Distriktsförster in Krain (Pletteriach), 1821 k. k. Waldmeister in Triest, 1835 Oberförster in Montona (Istrien), 1839 Marine-Waldagent, 1848 Marine-Unter-Forstintendant, 1852 Forstintendant und starb am 9. Oktober 1857 im Alter von 65 Jahren zu Laibach (Krain).

Digitized by Google

Hook (1681), welcher bereits praktische Erprobungen an Booten mit Schraube gemacht hatte, von dem berühmten Mathematiker D. Bernoulli (1752), dessen Anordnung von der Pariser Akademie der Wissenschaften mit einem Preise gekrönt wurde, von J. Bramah (1785), der ein Patent auf einen Schraubenpropeller erlangte, von den Amerikanern Fritsch (1796) und J. Stevens (1804), welche Schrauben am Heck des Schiffes mit Dampfmaschinen trieben, später von Bennet und Woodcroft (1826—1842), von Francis P. Smith (1836), J. Lowe (1838), G. Rennie (1839) und H. Wimshorst (1839). Es ist also erwiesen, daß schon längst vor Ressel zahlreiche Versuche bedeutender Techniker der Anwendung der Archimedesschen Schraube als Schiffsmotor galten. Diese Versuche mit mehr oder minder mangelhaften Erfindungen sind jedoch niemals durchgedrungen. Die Idee Ressels besteht aber nicht eigentlich in der Anwendung des Schraubenprinzipes als Schiffsmotor, sondern vielmehr in der Art und Form der Anbringung des Propellers am Schiffskörper, zunächst am Bug, später am Heck, dann in der Form der Schraube selbst. Heute noch, nach mehr als 76 Jahren, ist der Platz für die Anordnung des Propellers am Schiffskörper unverändert jener, den Ressel damals erdacht hat, nämlich das Heck des zu treibenden Schiffes.

Wie aus noch vorhandenen brieflichen Mitteilungen über Ressel hervorgeht, hat der Erfinder im Sommer 1825 mit einem einfachen Korkzieher in der Hand seinem Freunde Dr. Fenderl in Triest die Wirkung der Schraube erklärt, und 1826 gelangte dieser epochemachende Gedanke zur ersten, wenn auch vorläufig noch sehr mangelhaften, praktischen Ausführung, die dem mittellosen Manne, der nur von seinem kargen Gehalte lebte, durch die beiden Triester Kaufleute Julian und Tositti ermöglicht wurde. Mit dem ihm übergebenen, nichtssagenden Betrage von 60 Gulden ließ Ressel in der Maschinenwerkstätte von Franz Hermann in Triest eine kleine Schraube von 18 Zoll Durchmesser herstellen, welche 1826 in einem kleinen, den genannten Kaufleuten gehörigen Boote angebracht und durch Handkraft zweier Männer in Bewegung gesetzt wurde.

Die vor zahlreichem Publikum angestellten Versuche gelangen zu allgemeinem freudigen Erstaunen vollständig. Ressel selbst schreibt hierüber in seiner Geschichte der „Schraube im Vaterlande" (Autogramm): „Die Schraube zeigte sich im Effekte günstiger als eine andere gleiche Barke mit zwei Rudern. Während Julian und Tositti die Sache als eine Spielerei betrachteten, fand ich, vom wissenschaftlich vergleichenden Gesichtspunkte ausgehend, die Wirkung der Schraube interessant und nahm darauf das Privilegium, welches ich auch im Jahre 1827 erhielt."

Digitized by Google

Die am 28. November 1826 beim politisch-ökonomischen Stadtmagistrate in Triest seitens des Erfinders eingereichte Privilegiumsbeschreibung führte den Titel „Beschreibung des schraubenförmigen Triebrades bei der Dampfmaschine zur Seefahrt, dann bei Wind- und Schiffsmühlen von Josef Ressel, k. k. küstenländischer Domänen-Inspektions-Waldmeister". Er sagt darin, „eine neue Erfindung gemacht zu haben, welche darin besteht, mittels eines Rades, welches einer Schraube ohne Ende gleicht, im Wasser von irgend einer äußeren Kraft in Bewegung gesetzt, zum Fortziehen der Schiffe auf dem Meere, auf Seen und selbst auf Flüssen anwendbar ist; dann als Triebkraft bei Mühlen angewendet werden kann." Dem mangelhaft stilisierten Gesuche war eine „Beschreibung des schraubenförmigen Triebrades bei der Dampfmaschine zur Seefahrt, dann Wind- und Schiffsmühlen" beigelegt, welche aus dreizehn Paragraphen und einem Anhange besteht. Ich kann hier nur einiges, besonders Charakteristisches aus dieser Schrift andeuten und muß es mir versagen, die interessanten Patentzeichnungen Raummangels wegen wiederzugeben. Ressel betont, daß ihn die bei Raddampfern beobachtete Kraft- und Zeitverschwendung dazu ermunterte, „eine Vorrichtung zu ersinnen, welche diese Gebrechen nicht hat," weshalb er „dem Beweger des Schiffes die Schraubengestalt gab." Da „das Schraubenrad sich ganz im Wasser zu drehen hat, wird seine ganze Fläche benutzt und ein gleichförmiger Zug hervorgebracht, was bei den Schaufelrädern nicht der Fall ist." Als besten Anbringungsort des Rades gibt er den Bug an, und „wenn man zwei Schrauben auf einem Schiffe will, kann man sie an den Flanken anbringen"; als bestes Material wird Eisenguß genannt. Für die Steigung der Schraubenfläche gilt: „Je schneller als die Fahrt stattfinden soll, desto größer muß diese Spannung sein." Das Rad kann auch aus mehreren Teilen gegossen sein; die Achse desselben muß horizontal liegen, denn „ist sie im Horizont, so zieht sie das Schiff im Horizont nach sich". Die ganze Darlegung der Privilegiumsschrift ist klar und deutlich, mit Rücksicht auf den damaligen Stand der Technik erschöpfend zu nennen. Von besonderer Wichtigkeit für die Charakteristik des Erfindungsgedankens ist, daß Ressel seinen Propeller ganz unter Wasser am lebenden Werk des Schiffes angeordnet sehen wollte.

Am 8. März 1827 erhielt Ressel das „Privilegium auf die Erfindung eines der Schraube ohne Ende gleichenden Rades zum Fortziehen der Schiffe, dann auch als Triebrad bei Mühlen."

Digitized by Google

Weitere Studien führten den Erfinder schon im Frühjahre 1827 zur Überzeugung, daß die Schraube am Heck des Schiffes viel praktischer angebracht sei als am Bug. Er wollte zur Ausnützung seines Privilegiums eine Aktiengesellschaft gründen, welche das Kapital von 35 000 Gulden dem Baue eines Schraubendampfers widmen sollte. In den lithographierten Einladungen zum Beitritte ist der Gedanke der Heckanordnung des Propellers schon entschieden ausgesprochen. Obwohl sich nun die Triester Slokovich, Mondolfo und Benedetti für die Idee Ressels interessierten und Geld beisteuern wollten, ist es leider zur Gründung der Aktiengesellschaft infolge des Einspruches Morgans, der das Privilegium auf die Raddampfschiffahrt zwischen Triest und Venedig besaß, nicht gekommen, und erst im März 1828 erhielt Ressel den Auftrag, für den Vizekönig von Ägypten, Mehemed Ali, ein kleines Schraubenboot zu bauen, welches den großen Beifall des Fürsten fand. Eine andere ägyptische Bestellung auf vier Dampfer zu je 30 HP kam jedoch aus Geldmangel nicht zur Ausführung.

Die weitere Leidensgeschichte der Resselschen Erfindung ist bald erzählt. Am 4. September 1828 schlossen der Großhändler Ottavio Fontana und Ressel einen Vertrag zur praktischen Verwertung des Patents, zur Ausübung der Schraubendampfschiffahrt längs der heimischen Küste. Es wurde ein Dampfboot von 45 Fuß Länge, 11 Fuß Breite und 6 Fuß Höhe mit einem Deplacement von 33 Tonnen auf der Panfillischen Werfte in Triest gebaut, zu welchem die Schraube in der Gießerei des Franz Hermann in Triest und die Dampfmaschine im fürstlich Schwarzenbergschen Werke St. Stephan (Steiermark) konstruiert wurde. Das Heck war „in einer ganz neuen Form erbaut. Das Hinterschiff hatte einen leeren Raum, der zwischen den beiden an der Spitze des Kiels errichteten und voneinander fünf Fuß abstehenden Steven gebildet wurde, von denen der hinterste das Ruder stützte. Der Propeller, der in besagter Leere des Hinterschiffes vor dem Stapellassen eingeführt wurde, blieb, wie es der technische Zweck erheischte, ganz unter Wasser nach dem Stapellassen." Die Idee des doppelten Achterstevens und der Anordnung der Schraube zwischen den beiden Steven, welche durch Querverbindungen versteift waren, war damals vollkommen neu; sie ist das unbestreitbare Verdienst Ressels. Er erkannte, daß eine einzige Schraube als Motor genüge, daß diese ganz unter Wasser im mittleren Längsschnitte angeordnet werden müsse, daß sie den Steven durchschneiden und in der Kielrichtung parallel zum Kiele arbeiten solle.

Diese leitenden Grundsätze finden sich bei dem Dampfboote Ressels

Digitized by Google

im Jahre 1828 alle vereinigt und zwar zum ersten Male vereinigt, denn keines der bekannten Projekte der anderen Techniker, welche über die Anwendung der Archimedesschen Schraube für die Schiffahrt nachgesonnen hatten, enthält diese fundamentalen, auch heute noch geltenden Regeln in ähnlicher Vollkommenheit, in solch klar durchdachter Form, wie dies bei dem Ressselschen Boote durchgeführt ist.

Nach vielen Schwierigkeiten und Verzögerungen beim Baue der Schiffsmaschine wurde endlich im Frühjahre 1829 das Versuchsschiff „Civetta" vom Stapel gelassen und im Juli 1829 begannen die Probefahrten mit demselben unter allgemeiner Teilnahme der Bevölkerung Triests.

Die Schraube war mit zwei Flügeln ausgestattet, hatte halbe Höhe des Schraubenganges und einen Durchmesser von fünf Fuß. Diese Daten sind einem vorhandenen Originalschreiben Ressels entnommen, als er sich 1854 mit der Verbesserung seiner Erfindung beschäftigte, wobei er beabsichtigte, dem starren Systeme mehr Elastizität zu geben und die Schraube durch Anbringung eines Gelenkes gegen die Längsachse des Schiffes beweglich zu gestalten, um die seitliche Deviation des Schiffes, welche durch die Bewegung des Propellers im Wasser erzeugt wird, vermeiden zu können[1]. Sehr interessant wäre die Wiedergabe der Skizze der Schraubenanordnung der „Civetta" — aber leider muß ich mir auch dies wieder versagen. Nach Beendigung der Vorversuche mit der „Civetta" fand am 4. August 1829 im Hafen von Triest die kommissionelle Prüfung des Kessels und der Dampfmaschine dieses Schiffes statt, wobei diese Teile „zweckmäßig und entsprechend, kunstgerecht angefertigt und sicher befunden worden sind[2]." Die Entfernung einer halben italienischen Meile wurde bei dieser Probefahrt in fünf Minuten durchlaufen, was einer Geschwindigkeit von sechs italienischen Meilen in der Stunde entspricht[3].

Bei dem 14. Versuche sprang nach Ressels eigener Darstellung (Autogramm)[4] ein Dampfrohr, welches den Dampf aus dem Kessel zu

[1] Vgl. Beschreibung einer zweckmäßigen Schraube zum Betrieb und Lenkung der Propeller, erfunden von Josef Ressel, k. k. Marine-Forstintendanten. Triest im März 1854. (Aktenmaterial des Museums der Geschichte der österreichischen Arbeit.)

[2] Vgl. Gutachten über die Priorität Josef Ressels in der Anwendung des Schraubenpropellers auf die Dampfschiffahrt von Heinrich Ritter von Littrow. Triest 1862, S. 6. (Akten des Museums der Geschichte der österr. Arbeit.)

[3] Vgl. Josef Ressel-Denkschrift, herausgeg. vom Komitee für die Centennarfeier Josef Ressels. Wien 1893, pag. 172.

[4] Josef Ressel, Geschichte der Schraube im Vaterlande, pag. 73. (Akten des Museums der Geschichte der österr. Arbeit.)

Digitized by Google

den beiden Maschinenzylindern führte, so daß die Maschine sofort zum Stillstande gebracht werden mußte.

Infolge dieses unglückseligen Zufalles, welcher mit der Ressel'schen Erfindung gar nichts zu schaffen hatte, erging seitens der k. k. Polizeidirektion in Triest der Befehl, wonach alle weiteren Versuche eingestellt werden mußten. Der arme Ressel sah seine Hoffnungen vernichtet, ward in der Folge mit seinem Geldgeber Ottavio Fontana in einen langwierigen Prozeß verwickelt, der erst durch den Tod Fontanas ein Ende erreichte. Die Erben desselben schlossen einen Vergleich und bezahlten an Ressel 3000 Gulden Entschädigung.

So traurig und beschämend endete die Leidensgeschichte der Ressel'schen Erfindung in ihrem Vaterlande. Drei Jahre nach diesen Probefahrten der „Civetta" erhielt Sauvage in Frankreich sein Propellerpatent und sieben Jahre später Francis P. Smith (1836) in England das Patent auf die Schraube. Es ist möglich, daß die Ressel'schen Ideen auch die Basis jener Patente gebildet haben, da der Erfinder durch Vermittlung Fremder mit Frankreich in Verbindung getreten war.

An den größten wissenschaftlichen Errungenschaften des menschlichen Scharfsinnes haben wohl stets, wie die Geschichte der Erfindungen und Entdeckungen lehrt, eine Reihe hervorragender Denker gearbeitet. Wahrlich schwer ist die Aufgabe der kritischen Untersuchung der Epigonen, jenen zu erkennen oder in das helle Licht der Wahrheit zu stellen, dem die Siegespalme einer einzelnen folgenschweren Erfindung gebührt.

Eines ist es, den entscheidenden, richtigen Gedanken des Fortschrittes zu erfassen; ein anderes, diesen in Tat umzusetzen, praktisch ihm Gestalt zu geben zum Nutzen der Menschheit. Beides ist hohes Verdienst um die Gesellschaft.

Dem Österreicher Josef Ressel ist nur ein Teil dieses unvergänglichen Ruhmes um die Entwicklung des modernen Verkehrswesens zur See beschieden; andere und glücklichere Erfinder haben neben und nach ihm an dem Ausbau der für die Schiffahrt weitaus bedeutendsten Erfindung des 19. Jahrhunderts fernerhin gearbeitet; ihnen war es vergönnt, den praktischen Erfolg zu erringen.

Unser geistvoller Freiherr Karl Ludwig von Bruck, Handelsminister und Hauptbegründer der Dampfschiffahrtsgesellschaft des österreichischen Lloyd, welcher im Jahre 1829 Gelegenheit hatte, die Probefahrten des Dampfbootes „Civetta" zu sehen, äußerte späterhin: „Die Erfindung Ressels ist von ungeheurer Wichtigkeit, der große Vorzug des Schraubendampfers vor dem Raddampfer ist hiermit außer Zweifel gestellt und der

Digitized by Google

arme, unglückliche Erfinder wird seinerzeit ehrenvolle Anerkennung finden." Heutzutage ziert ein schönes Denkmal vor dem Gebäude der Technik in Wien das Andenken an diesen ebenso großen, als edlen Mann. —

Ich habe eben des Namens Karls von Bruck gedacht; an ihn knüpft sich die Entstehungsgeschichte des österreichischen Lloyd, unserer größten und lange Zeit auch einzigen Dampfschiffahrtsgesellschaft, so daß man sagen kann, daß sich die Entwicklung der Handelsmarine seit dem Eintritte des Lloyd in die Verkehrsverhältnisse Österreichs für eine Reihe von Jahren in zwei Richtungen teilt; in die eine des Dampferwesens, des regelmäßigen Post- und Warendienstes auf bestimmten vorgeschriebenen Linien und in die andere der freien Seglerfahrt.

Ganz eigentümlich für unsere Marineverhältnisse ist der Umstand, daß die Reeder erst sehr spät an die Erwerbung von Dampfern geschritten sind. Daraus erklärt sich so manches, was in sozialpolitischer Beziehung seltsam anmutet; aber einen vollkommen ausreichenden Grund anzugeben, warum unsere Reedereien dem Dampferwesen so lange ferne geblieben sind, vermag man wohl nicht. Viel lag in der ererbten Tradition der Segelmarine von Vater auf Sohn, viel in den kleinen Kapitalsverhältnissen, im mangelnden Sinne für das Assoziationswesen und in dem Umstande, daß der Seglermarine noch viele Jahre ein reichlicher Gewinn beschieden war. Wir werden später Gelegenheit haben, die einschlägigen Verhältnisse näher zu beleuchten.

Dem Beispiele des unter dem Namen Lloyds in London gegründeten Institute folgend, dem bald in Paris der Lloyd français als Vereinigungspunkt der Kaufleute nachgeahmt worden war, riefen nach im Jahre 1832 gepflogenen eingehenden Beratungen die damals in Triest bestehenden sieben Versicherungsgesellschaften: Banco Adriatico di Assicurazioni, Azienda Assicuratrice, Banco Illirico, Assicurazioni Generali, Banco di Marittime Assicurazioni, Compagnie degli Amici Assicuratori und Societá d'Assicurazioni den österreichischen Lloyd ins Leben, dessen Statuten am 26. Oktober 1833 von der Regierung genehmigt wurden. Die Statuten stellten sich zur Aufgabe, Nachrichten über Handel und Schiffahrt zu sammeln und zu geben, die Schiffsbewegung Triests nach Import und Export genau zu verfolgen, eine Evidenz der Schiffe und Kapitäne zu erzielen. Unter den ersten Direktoren der Vereinigung finden wir Karl Ludwig von Bruck, Joseph Bousquet, L. M. Brucker, M. Parente, G. N. Premuda, G. Sartorio, Karl Regensdorff u. a. m. Man veröffentlichte in deutscher und italienischer Sprache ein Blatt, welches die eben erwähnten Nachrichten, die durch eigene Agenturen im Auslande ge-

Digitized by Google

sammelt wurden, sowie national-ökonomische Fragen aufnahm und behandelte.

Dieser ersten Sektion des Lloyd, die sich bald des besten Rufes erfreute, folgte 1836 die Gründung der zweiten Sektion für die Pflege der Dampfschiffahrt. Schon seit längerer Zeit hatte man nämlich in Triest das Bedürfnis nach regelmäßigen periodischen Verbindungen mit den Häfen der Levante gefühlt.

Dem an den Kaiser gerichteten Gesuche um Bewilligung einer Schiffahrtsgesellschaft nach der Levante wurde mit Allerhöchster Entschließung vom 20. April 1836 die Genehmigung erteilt und so entstand eine Aktiengesellschaft mit 1000 Aktien à 1000 Gulden, die Schiffe baute und kaufte, um die Schiffahrt mit Dampfern zwischen Triest und Venedig, nach Dalmatien, den jonischen Inseln, Griechenland, der Türkei und nach Ägypten zu betreiben. Diese regelmäßigen Linien erlangten bald hohe Bedeutung, insbesondere seit ein großer Teil des indischen Handels wieder seinen Weg durch das Mittelmeer zu nehmen begann. Die Regierung gewährte dem Lloyd Privilegien und das Haus Rothschild nahm das Unternehmen unter seinen mächtigen finanziellen Schutz. Man ließ sechs Dampfer in Bau geben. Die Namen derselben sind:

Arciduca Lodovico d'Austria .	310 t;	100	nom. HP.
Arciduca Giovanni d'Austria .	349 t;	120	" "
Principe Metternich . . .	357 t;	120	" "
Conte Kolowrat	330 t;	100	" "
Barone Eichhoff	361 t;	100	" "
Mahmudiè	467 t;	120	" "

Der erstgenannte Dampfer wurde in London 1836—37 gebaut, war ein Raddampfer, welcher Schunertakelung führte und eine Länge von 136'9" engl., eine Breite von 22' und eine Tiefe von 13'6" maß. Zwei Seitenboote waren ihm beigegeben. Er traf am 12. April 1837 in Triest ein, wurde dort vollständig ausgerüstet und bemannt, sodann am 16. Mai 1837 unter voller Ladung nach Konstantinopel gesandt, um die Lloydlinie zwischen diesem Hafen und Smyrna zu eröffnen. An seinem Bestimmungsorte traf er am 30. Mai glücklich ein, nachdem er Ancona, Corfú, Patras, Piraeus, Syra und Smyrna berührt hatte. Der zweite Dampfer „Giovanni Arciduca d'Austria" traf am 8. Juni 1837 aus London ein, aber schon die folgenden aus der obigen Reihe waren heimisches Fabrikat. Von der englischen Gesellschaft, welche den Dienst Triest—Venedig besorgte und deren Privilegium damals erlosch, kaufte der Lloyd deren beide Dampfer „Arciduchessa Sofia" (141 Tonnen)

Digitized by Google

(50 nominelle HP.) und „Arciduca Francesco Carlo“ (133 Tonnen) (40 nominelle HP.); ersterer in Triest 1833, letzterer in Venedig 1834 gebaut.

So vergrößerte sich allmählich der Schiffspark der Gesellschaft, welche sich in den Staaten der Adria und des östlichen Mittelmeeres bald Vertrauen zu erwerben begann. Im Jahre 1837 machte der Lloyd nachstehende Fahrten: Je neun Reisen Triest—Konstantinopel und Konstantinopel — Smyrna, acht Reisen Triest, Venedig, Ancona, Fiume, Dalmatien und drei nach Alexandrien.

Die Verwaltung, welche ihr Operationsfeld durch F. A. Reyer emsig bereisen ließ, um die kommerziellen Verhältnisse und Bedürfnisse kennen zu lernen, errichtete im Orient Agenturen sowie Kohlenstationen und in Triest eine Werkstätte für die Reparatur von Schiffen und Maschinen, erlangte von der Regierung das Privilegium der Postbeförderung nach und von der Levante, vergrößerte durch Emission von 500 Aktien à 1000 Gulden C. M. ihr Betriebskapital, gründete selbst einen Versicherungsfonds für die eigenen Schiffe und machte rasche Fortschritte zur Konsolidierung des Unternehmens. Die Regierung unterstützte den Lloyd seit 15. August 1838 durch Befreiung von den Hafengebühren, Überlassung der Einnahmen aus der Postbeförderung, durch das Privilegium des Alleinrechtes auf der Linie Triest—Venedig, durch das von mir bereits erwähnte Reservatrecht der adriatischen Dampfer-Kabotage.

Schon 1839 mußte das Kapital um weitere 500 000 Gulden erhöht werden; die Staatsverwaltung übernahm hierfür die Garantie gegen Einräumung des Pfandrechtes auf das schwimmende Material, Rothschild negoziierte die Lloydanleihe. Nun wurde die Triester Werkstätte in eine Fabrik, die alle Anforderungen des Maschinenbaues mit Ausnahme großer Gußstücke befriedigen konnte, umgestaltet, die Flotte wieder vergrößert und der Verkehr mit Dalmatien vermehrt, jener an der syrischen Küste ausgedehnt.

Eine kaiserliche Entschließung vom 10. Dezember 1842 verlieh den Lloyddampfern die Postflagge, Offizieren und Mannschaften eine eigene Uniform. Im Jahre 1843 wurde das Pfandrecht des Staates auf die Lloydflotte wieder aufgehoben. Die Lloydaktien fanden Aufnahme in den Kursbericht der Wiener Börse. 1845 erwarb die Gesellschaft die sechs im Besitze der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft befindlichen Seedampfer und übernahm deren Dienst in eigene Regie. Die Linien wurden erweitert, wöchentliche Fahrten über Griechenland und Konstantinopel bis in die untere Donau eingeführt, mit Kleinasien bis Trapezunt, mit

Digitized by Google

Syrien, Kandien und Ägypten eine vierzehntägige Verbindung hergestellt.

In betreff des Offizierskorps galt seit 1842 die Regel, daß in den Dienst nur solche Bewerber aufgenommen wurden, welche bereits das Patent eines Kapitäns weiter Fahrt besaßen, eine Maßnahme, die wohl vom Standpunkte des Lloyd zu billigen war, nicht aber im Interesse des Nachwuchses an Offiziersmaterial lag.

In Anbetracht der Sicherheit der Lloydschiffe ermäßigten 1846 die Assekuranzgesellschaften bedeutend die Prämien für die Dampfer.

Im ersten Dezennium des Bestandes des Unternehmens hatte sich das Betriebskapital verdreifacht, die Zahl der Dampfer war auf 25 gestiegen (20 im Betrieb, 5 im Bau). Die Fahrten hatten sich vervierfacht, die Agentien bedeutend vermehrt, die vom Lloyd beschäftigten Leute waren von 207 auf 1049 Personen angewachsen; der Stand an Kapitänen betrug im Jahre 1847 22, an ersten Offizieren 15, an zweiten Offizieren 14. Der Meilendurchlauf erreichte 1846 bereits 334 495 Seemeilen, und durch regelmäßige Verbindung waren 48 Seehäfen, darunter 16 einheimische, 19 osmanische, 10 griechische und jonische, 3 italienische Häfen in Verbindung mit Triest gelangt[1]. Eine eigene Druckerei stand der ersten Lloydsektion zur Verfügung.

Die nachstehende Übersicht gibt ein Bild über die Verkehrsentwicklung des Lloyd von 1836—1846.

Jahr	Kapital und Anlehen in Gulden	Dampfer	Bruttotonnengehalt	nominelle HP.	Dampferwert in Gulden	Zahl d. Reisen	Durchlaufene Meilen	Zahl der Reisenden	Gewicht der Waren in Tonnen	Betrag der beförderten Gelder in Gulden
1837	1 050 000	7	1777	630	838 765	87	43 652	7 967	538	4 130 982
1840	2 100 000	10	2600	860	1 293 311	285	135 740	38 886	2 989	13 178 179
1843	2 100 000	11	2814	940	1 239 000	300	150 132	39 497	3 819	13 459 128
1846	3 150 000	20	6310	2110	2 404 500	717	334 495	124 985	13 377	33 418 518
Summe des Zeitraumes 1836—1846:						3447	1 629 606	504 091	49 023	158 511 641

Dem steigenden Verkehrsbedürfnisse genügte das Betriebskapital nicht mehr; man schritt zu einer Anleihe von $1^1/_2$ Millionen Gulden zum Baue weiterer Dampfer mittels Obligationen à 1000, 500 und 250 Gulden und 5 % Verzinsung.

[1] Vgl. Annuario del Lloyd austriaco 1848. Trieste 1848 pag. 83 (Cenni sul Lloyd austriaco) und „Die Dampfschiffahrt des österr. Lloyd von ihrem Entstehen bis auf unsere Tage (1836—1886)". Triest 1886. pag. 3—22.

Digitized by Google

Im Jahre 1848 gründete der Lloyd ein Pensionsinstitut für seine Beamten und Seeleute, das sich bald als segensreich erwies. Als erste, die von dieser Institution Nutzen zogen, sind die Familien eines Heizers und zweier Offiziere genannt, deren Ernährer im Dienste an Verletzungen gestorben waren. 1849 verlor die Gesellschaft durch Strandung an der istrianischen Küste zum ersten Male ein Schiff, den Dampfer „Dalmata". Das Sturmjahr 1848 brachte für den Lloyd wohl bedeutenden Schaden durch Stockung von Handel und Verkehr, aber seine Position blieb dennoch gesichert. Seit 1849 finden wir die Einführung von Meilengeldern als Prämien für Kommandanten und Maschinisten. Im Jahre 1850 erfuhren die Statuten insofern eine Umgestaltung, als der ersten Sektion die Agenden der vereinigten Versicherungsgesellschaften zugewiesen wurden, der zweiten die Dampfschiffahrt verblieb und einer dritten Sektion die „literarisch-artistischen" Aufgaben zugeteilt wurden. Man ging im gleichen Jahre an die Einführung der Schraubendampfer und 1852 dehnte der Lloyd sein Schiffahrtsgebiet auch auf den Pôstrom aus, indem er die Flußdampfer der dort bestehenden Unternehmung Perelli und Paradisi samt 14 Schleppkähnen aufkaufte. Im Jahre 1853 schritt man zum Baue eines eigenen großen Arsenals bei Triest nach den Plänen des berühmten Architekten Hansen und übernahm ferner die Schiffahrt auf dem Lago Maggiore, um für den Betrieb auf dem Pô die Verbindung mit der Schweiz in die Aktionssphäre zu gewinnen.

Das Jahr 1854, welches der Seglermarine durch den Orientkrieg so hohe Vorteile gebracht hatte, war für den Lloyd ein schwerer Schlag. Die emporgeschnellten Kohlenpreise, die Verteuerung der Betriebsmittel, das hohe Agio, die stets sich steigernden Verwaltungskosten, die scharfe Konkurrenz durch die Dampfer Englands und Frankreichs, welche die Levante und das Schwarze Meer häufiger denn je frequentierten, die Segler, die in großer Zahl im Osten erschienen; alle diese Momente führten den Lloyd zum ersten Male seit seinem Bestande zu einer bedenklichen Unterbilanz. Die ganze Schiffahrtslage schien für Dampferunternehmungen ungünstiger geworden. Die Zeiten müheloſen Verdienstes waren vorüber. Das unglaublich rasche Anwachsen der Schiffsräumte bei allen Nationen war eine ernste Mahnung zur Verbesserung der Flotte, zur Ersparnis in Betrieb und Administration. In jenem Terrain, welches der Lloyd allein durch seine kommerzielle Emsigkeit für den heimischen Handel erschlossen hatte, mußte er nun mit harter Konkurrenz kämpfen, vor allem mit der „Messageries Impériales", deren Staatssubvention von 3 auf 8 Millionen Franks erhöht worden war. Während

Digitized by Google

des Krimkrieges fanden die Schiffe im Schwarzen Meere hohen Verdienst, insbesondere Segler und die Dampfer der Westmächte; aber nach dem Kriege überschwemmte die bis dahin gebundene Schiffsräumte freiwerdend den Seehandel, drückte die Frachtraten und so erklärt sich die kritische Situation. Die nämliche Erscheinung haben wir in unseren Tagen während der chinesischen Wirren und des Burenkrieges wiedererlebt. Für den Lloyd trat noch das ungünstige Moment in die Wagschale, daß er durch den Postvertrag mit der Regierung an bestimmte Routen, an Fahrpläne gebunden war. Man hatte wohl verabsäumt, vom teuren Raddampferbetrieb auf den billigeren Schraubendampfer überzugehen, der bei anderen Nationen schon längst eingebürgert war; das Verhältnis zwischen Betriebskosten und Nettoraum gestaltete sich beim Lloyd weit ungünstiger, als bei den Dampfern anderer Nationen. Die Verwaltung und Administration des Unternehmens, bureaukratisch organisiert, verschlang auf die Tonne Ladung oder auf den verfügbaren Raum umgerechnet mehr als bei den fremden Gesellschaften.

Schon damals, wie auch heute noch, gilt das Mahnwort: Vereinfachung der Administration und Einrichtung der Verwaltung nach streng kaufmännischen Prinzipien; Provisionsagenturen; möglichstes Herabdrücken der Betriebskosten pro Tonne verfügbaren Ladungsraumes; Trennung des Dienstes in regelmäßige Linien mit genauer Einhaltung der Fahrpläne und in freie Navigation nach kommerziellem Bedürfnis; modernes, schnellfahrendes Schiffsmaterial mit größtmöglichem Ladungsraum, besten maschinellen Einrichtungen für die Verladung, kompendiösen Schiffsmaschinen; größte Bequemlichkeit für Reisende; stramme, militärische, vertrauenerweckende Organisation des Schiffsdienstes; gute materielle Stellung der Offiziere, Maschinisten und Bemannungen, damit Berufsfreudigkeit erhalten bleibe.

Das Fallen der Frachtraten, die steigende Konkurrenz nötigten 1854 den Verwaltungsrat, an die Regierung die Bitte um Staatssubvention zu stellen, welche am 18. August 1855 in der Höhe von einer Million Gulden jährlich auf die Dauer von zehn Jahren bewilligt wurde. Die Regierung knüpfte hieran einige Forderungen, unter denen die Einrichtung eines Eilverkehrs mit Konstantinopel, die Aufrechterhaltung der regelmäßigen Linien und der Postschiffahrt, Normen für Materialabschreibungen, für die Stärkung des Reserve-, Versicherungs- und des Pensionsfonds erwähnt seien.

Hiermit gab der Lloyd mehr denn früher die Leitung seiner Schicksale in die Hand des Staates.

Digitized by Google

Nun erhöhte man neuerdings das Aktienkapital um 3 Millionen Gulden und erlangte eine Anleihe von 2 Millionen. Das Streben nach Einvernehmen mit ausländischen Unternehmungen machte sich geltend; aber leider noch immer erwarb man neue fünf Raddampfer (je zu 1100 Tonnen Gehalt und 400 HP.) in England und Amerika neben nur zwei Schraubendampfern. Am Baue des Arsenals ward rüstig gearbeitet; es schritt seiner Vollendung entgegen.

Am 21. Mai 1856 erging eine kaiserliche Entschließung, wonach zur Beruhigung der Aktionäre auf die Dauer der Staatssubvention von der Dividende zwei Drittel diesen und nur ein Drittel dem Staate zufallen sollten.

Das Unternehmen bestand nun 20 Jahre und am Schlusse dieses Zeitraumes sehen wir es vom Staate reichlich unterstützt.

Nachstehend eine kleine Übersicht über die Verkehrsentwicklung des Lloyd von 1847—1856:

Jahr	Kapital und Anlehen in Gulden	Dampfer	Brutto-Tonnengehalt	nominelle HP.	Dampferwert in Gulden	Zahl der Reisen	Durchlaufene Meilen	Zahl der Reisenden	Gewicht der Waren in Tonnen	Betrag der beförderten Gelder in Gulden
1847	3 150 000	21	6 997	2 470	2 520 000	726	334 555	127 052	17 664	38 925 811
1849	3 360 000	28	10 850	4 030	3 853 500	819	428 319	143 028	19 337	39 094 064
1851	4 028 850	34	14 486	5 550	5 092 500	1 128	550 336	222 118	26 489	50 438 388
1853	8 400 000	47	21 299	7 990	8 358 000	1 465	776 415	331 688	56 987	62 504 531
1854	11 550 000	60	25 421	9 440	9 849 634	1 875	857 776	361 071	90 371	89 583 559
1855	15 750 000	57	24 980	9 200	8 440 133	2 112	849 108	348 172	120 556	87 160 797
1856	15 750 000	61	28 400	10 460	10 726 800	2 114	928 833	364 167	125 386	90 636 664
	Summe des Zeitraumes 1847—1856:					13 296	6 154 206	2 470 956	521 597	593 038 831

Unter den 61 Lloyddampfern des Jahres 1856 sehen wir 48 Raddampfer und 13 Schraubendampfer; außerdem noch 8 Flußdampfer und Schlepper. Der größte Dampfer „Amerika" hatte 1420 Netto-Tonnen, 400 nominelle Pferdekräfte, 50 Leute Bemannung und war ein in New York gebauter, für den Levantedienst bestimmter Raddampfer mit Klipperform. Die größten Schraubendampfer hatten 1100 Tonnen, waren in Glasgow aus Eisen gebaut, führten Maschinen von 400 nominellen HP. mit einem Bemannungsstand von gleichfalls 50 Leuten. Das kleinste Schiff von 125 Tonnen hatte 15 Leute an Bord. Der Provenienz nach stammten 31 Schiffe aus Triest, je eines aus Venedig, Amerika, Spanien und der Schweiz (Zürich) und 26 aus England; von den Flußdampfern waren drei aus Frankreich (Creuzot), je zwei aus Holland und der Schweiz und einer aus England. Sämtliche Schraubenschiffe kamen aus England; von allen Dampfern waren nur 18 in Eisen, die übrigen 43 in Holzkonstruktion, die Flußdampfer durchwegs aus Eisen.

Digitized by Google

Alle Eisenkonstruktionen entstammten dem Auslande; die Holzschiffe hatten Kupferverbolzung und Kupferhaut. Die Gesamtbemannung bestand aus 2114 Personen.

III. Die Blüte und der Niedergang der Seglermarine von 1849 bis zur Gegenwart.

Zu Ende des Jahres 1849 bestand die österreichische Seglerflotte weiter Fahrt und großer Küstenfahrt einschließlich der venetianischen aus 590 Schiffen mit 175 475 Netto-Tonnen, von denen in Istrien und Dalmatien 210 Schiffe mit 63 640 Tonnen, im ungarisch-kroatischen Litorale 173 Schiffe mit 58 711 Tonnen, und in Venetien 163 Schiffe mit 42 061 Tonnen erbaut waren. Dem Auslande entstammten nur 44 Schiffe mit 11 063 Netto-Tonnen. In Prozente umgesetzt ergibt sich daher ein heimischer Bauanteil von 93,7 und ein fremder von 6,3 %.

Die nachstehenden, offiziellen Angaben entnommenen Übersichten sollen uns die Entwicklung, die Blüte und den Niedergang der österreichischen Seglermarine veranschaulichen.

Die erste Übersicht enthält die Angaben des Zeitraumes von 1850—1865 und umfaßt außer der österreichischen auch die ungarisch-kroatische und venetianische Seglermarine.

Während die oben erwähnten Zahlen des Jahres 1849 nicht der offiziellen Statistik, sondern dem vom österreichischen Lloyd damals herausgegebenen Annuario marittimo (II. annata, Trieste 1850) entnommen und daher wahrscheinlich nicht vollkommen genau sind, beruhen die sämtlichen nun folgenden Daten auf den Erhebungen der Triester Seebehörde, sowie auf den vorhandenen alten Schiffsregistern.

I. Übersicht der österreichischen und ungarischen Seglermarine von 1850—1865.

Jahr	Weite Fahrt			Gr. Küstenfahrt			Kleine Küstenfahrt			Zusammen		
	Schiffe	Tonnen	Bemann.	Schiffe	Tonnen	Bemann.	Schiffe	Tonnen	Bemann.	Schiffe	Tonnen	Bemann.
1850	505	158 659	5464	699	45 892	3700	1997	24 992	6262	3201	229 543	15 426
1852	552	175 536	5965	678	44 744	3589	1892	24 392	5880	3122	244 672	15 434
1854	614	203 704	6663	605	42 922	3290	1896	27 626	6002	3115	274 252	15 955
1856	651	233 973	6804	499	44 241	2930	2244	36 596	7223	3394	314 810	16 957
1857	678	251 571	7565	467	42 644	2766	2315	39 089	7501	3468	333 304	17 832
1858	662	248 632	7384	406	38 805	2437	2223	41 772	7408	3291	329 209	17 229
1860	571	218 752	6359	352	34 654	2105	2343	44 335	7657	3266	297 741	16 121
1863	533	209 772	5881	334	36 082	2016	2321	38 222	7697	3188	284 076	15 594
1865	527	216 013	5782	307	34 841	1809	2334	38 297	7757	3168	289 133	15 348

Digitized by Google

Aus diesen Zahlen ist zunächst zu erkennen, daß die österreichische Seglermarine im Jahre 1857 ihren Höchststand erreicht hat. Dies geschah unter dem Einflusse des Krimkrieges, während welchem die Reeder zum Schiffbaue und Kaufe angelockt waren, einerseits durch den Verdienst im Schwarzen Meere selbst, anderseits dadurch, daß in den anderen Meeren Mangel an Schiffsräumte entstanden war, weil die Handelsmarinen der Westmächte mit dem Transporte für ihre See- und Landtruppen vollauf Beschäftigung fanden. Die Vermehrung trat zu spät ein, man hatte wohl die Ursache, aus welcher sie entstanden, nicht voll erkannt oder dafür gehalten, daß sie länger andauern werde. Nach dem Kriege im Orient verminderte sich auch unter dem Einflusse des italienischen Feldzuges von 1859 rapid die Flotte der Segler weiter Fahrt und großer Küstenfahrt, während jene der kleinen Küstenfahrt noch im Steigen begriffen blieb, da sie durch die Konkurrenz der Dampfer in ihrem Gebiete nicht sehr zu leiden hatte.

Wir werden später noch näher die einschlägigen Verhältnisse betrachten.

Das Jahr 1865 ist das letzte, welches in der offiziellen Schiffsstatistik auch die venetianische Flotte in sich begreift. Nach dem Jahre 1866 scheidet dieser Teil infolge der Kriegsereignisse aus den Registern, und wir haben nun den nachstehenden Flottenstand aufzuweisen:

II. Übersicht der österreichischen und ungarischen Seglermarine von 1866—1871.

Jahr	Weite Fahrt			Gr. Küstenfahrt			Kleine Küstenfahrt			Zusammen		
	Schiffe	Tonnen	Bemann.	Schiffe	Tonnen	Bemann.	Schiffe	Tonnen	Bemann.	Schiffe	Tonnen	Bemann.
1866	495	208 133	5517	184	18 576	948	2399	32 658	5513	3078	259 367	11 978
1868	529	235 981	5674	152	15 912	847	2467	39 223	7288	3148	291 116	13 809
1870	574	266 562	5955	128	12 838	697	2337	37 695	6974	3039	317 095	13 626
1871	581	280 069	6050	118	12 115	634	2279	37 935	7004	2978	330 119	13 688

Das Jahr 1871 wurde deshalb als Schlußjahr dieser zweiten Übersicht gewählt, weil mit dem 1. September 1871 das neue Gesetz über die Schiffseichung (vom 15. Mai 1871 datiert) in Kraft gesetzt wurde, nach welchem der Tonnengehalt der Schiffe eine Verminderung um beiläufig 18 % erfuhr. Die vorstehenden Angaben sind noch nach der früheren Eichungsnorm eingestellt. Außerdem enthalten sie auch noch den Schiffsbesitzstand der ungarisch-kroatischen Reedereien zum letzten Male mit dem österreichischen Flottenstande vereinigt.

Digitized by Google

Durch das Ausscheiden der venetianischen Seglerflotte und die Kriegsereignisse des Jahres 1866 hat, wie aus dem Vergleiche der Zahlen für die Jahre 1865 und 1866 hervorgeht, der Tonnengehalt der Schiffe weiter Fahrt wenig gelitten, wenn auch die Anzahl der Schiffe dieser Kategorie um 32 zurückgegangen ist. Bedeutend war jedoch der Verlust in der Kategorie der Schiffe großer Küstenfahrt, in welcher die meisten Schiffe Venedigs eingeschrieben standen. Die Segelfahrzeuge kleiner Küstenfahrt vermehrten sich wohl in der Anzahl um 65, sind jedoch im Tonnengehalte um 5639 Tonnen und im Bemannungsstande um 2244 Leute zurückgegangen.

Im ganzen hat das Jahr 1866 wohl einen fühlbaren Eintrag (um 90 Schiffe der drei Kategorien, 29 766 Tonnen und 3370 Mann) gebracht; aber schon die nächsten Friedensjahre genügten, um die Verluste wieder wett zu machen. Schon 1871 sehen wir die Segelflotte Österreich-Ungarns mit höherem Tonnengehalte als 1865 dastehen; ja der Tonnengehalt des Glanzjahres 1857 ist nahezu erreicht. Die Schiffe hatten sich gegen damals wohl bedeutend in der Anzahl gemindert, auch die in der Seefahrt beschäftigten Leute sind stark zurückgegangen (gegen 1857 um 4144 Seeleute), aber die Räumte des einzelnen Schiffes selbst war dem geänderten Handelsbedürfnisse entsprechend bedeutend gestiegen.

Die nun folgende Übersicht III enthält den Besitzstand der rein österreichischen Seglerflotte von 1871—1884, das ist der Flotte der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder. Ungarn ist, als nicht in den Rahmen der vorliegenden Untersuchung einbezogen, ausgeschieden; die Tonnengehalte sind nach dem neuen Eichgesetze des Jahres 1871 angeführt.

III. Übersicht der österreichischen Seglermarine von 1871—1884.

Jahr	Weite Fahrt			Gr. Küstenfahrt			Kleine Küstenfahrt			Zusammen		
	Schiffe	Tonnen	Bemann.	Schiffe	Tonnen	Bemann.	Schiffe	Tonnen	Bemann.	Schiffe	Tonnen	Bemann.
1871	416	201 231	4339	102	10 478	555	2074	34 990	6396	2592	246 699	11 290
1873	389	172 474	3941	106	9 356	545	1667	23 419	4932	2162	205 249	9 418
1876	357	162 912	3570	64	5 403	321	1645	23 764	4978	2066	192 079	8 869
1878	339	156 380	3365	58	5 617	307	1640	23 906	4804	2037	185 903	8 476
1880	314	154 828	3126	62	6 253	292	1582	22 360	4446	1958	183 441	7 864
1882	281	141 659	2764	63	6 015	288	1567	21 492	4109	1911	169 166	7 161
1884	244	133 605	2445	61	6 386	287	1549	21 349	4032	1854	161 340	6 764

Diese Übersicht zeigt klar den unaufhaltsamen Rückgang der österreichischen Segelflotte auf der ganzen Linie. Ich habe als Schlußjahr

Digitized by Google

der Übersicht 1884 gewählt, weil unter dem bedenklichen Eindrucke des Krebsganges der heimischen Segelflotte (die Dampferflotte war damals beinahe ausschließlich durch den österreichischen Lloyd repräsentiert) das Handelsministerium sich veranlaßt sah, bei der Triester Seebehörde eine große fachliche Untersuchung über die Ursachen der traurigen Erscheinung einzuleiten. Die Kommission sollte auch Mittel und Wege zur Abhilfe in Vorschlag bringen. Die Beratungsprotokolle der vielköpfigen, ansehnlichen Versammlung, welche aus Vertretern der staatlichen Seeverwaltung, der Handelskammern an der Küste, der drei Dampfschiffsreedereien (Lloyd, Rismondo und Istriana), der Seeversicherungsgesellschaften, aus Reedern und Kapitänen von Seglern aller drei Kategorien bestand, bilden ein außerordentlich wertvolles und gründliches Material für die Erkenntnis und Geschichte der sämtlichen einschlägigen Verhältnisse[1].

Ich kann selbstverständlich nur einige wenige Seiten der Besprechung dieses Materials hier andeuten, weil mehr den Rahmen der vorliegenden flüchtigen Skizze bedeutend überschreiten würde. Ferner ist auch zu beachten, daß die Erscheinung des Rückganges der Seglermarine eine allgemeine, allen Marinen der Welt gemeinsame ist, wie ja auch die allzu bekannten Ursachen universelle sind. Es soll daher auch nur der besonderen österreichischen Verhältnisse in wenigen Zeilen gedacht werden.

Die Untersuchungskommission tagte vom 14. September bis 17. Dezember 1885 unter dem Vorsitze des damaligen Präsidenten der Triester Seebehörde, Dr. August Freiherr von Alber-Glanstätten, hatte eine Reihe von Fragen detailliert zu beantworten und unterzog sich dieser Aufgabe mit seltener, berufsfreudiger Hingabe.

Aus den Verhandlungen sei nachstehendes mitgeteilt und zusammengefaßt; vieles sei näher erläutert oder eigener Ansicht gemäß ausgeführt:

Die österreichische Marine fand von 1850—1860 ihre Hauptbeschäftigung im Mittelmeere, dem Schwarzen Meere und im Verkehre mit England. Häufig waren auch Fahrten mit Mehl nach Brasilien und zurück mit Kolonialwaren. Nordamerika und Ostindien bildeten seltene Bestimmungsländer. Schiffe weiter Fahrt hatten im Mittel 345, solche großer Küstenfahrt 113 Reg.-Tonnen. Der Krimkrieg brachte hohen Vorteil und Verdienst, doch bald wurde dieser durch das innerhalb dreier Jahre erfolgte Ansteigen der Schiffszahl weiter Fahrt um

[1] Processi verbali ed atti della inchiesta per la marina mercantile austriaca. Trieste 1885 (Tipografia del Lloyd).

Digitized by Google

54 mit 47 867 Tonnen wieder wettgemacht. Die Kriege von 1859 und 1866 brachten eine Minderung, jeder Krieg fremder Länder hingegen eine Steigerung der heimischen Handelsflotte. Seit 1867 dachten die Reeder an die Vergrößerung der Tonnengehalte ihrer Schiffe. Bis 1871 sehen wir die Seglerflotte im steten Aufblühen (581 Schiffe weiter Fahrt mit 280 069 Tonnen), auch 1872 und 1873 erhält sie sich; von da an geht es bis 1884 reißend abwärts. Die Dampferkonkurrenz begann sich zwischen 1860 und 1870 fühlbar zu machen; seit 1862 erscheinen die Dampfer häufiger im Mittel- und Schwarzen Meere, die Segelschiffe werden aus den naheliegenden Gebieten abgedrängt, und von 1863—1873 entwickelt sich beständig steigend ein äußerst lukratives Seglerfrachtgeschäft mit Nordamerika. Seit 1874 geht es infolge der Dampfer auch damit rapid bergab, und die Segler sind gezwungen, sich auf Reisen zwischen Nordamerika, England, Ostindien und Australien zu werfen. Ja selbst die australische Küstennavigation wird mit großen Seglern betrieben, um noch zu verdienen. Die Schiffe kehren viele Jahre nicht mehr in die Heimat zurück. 1884 sehen wir die Segler Österreichs mit Ausnahme des Stillen Ozeans auf allen entfernten Meeren im Zwischenhandel tätig. Die mittleren Tonnengehalte der Schiffe weiter Fahrt betrugen

1850—1860	345	Tonnen
1860—1870	412	"
1870—1880	452	"
1880—1885	500	"

Im Jahre 1885 zählte der Maximaltonnengehalt des größten österreichischen Seglers, des Vollschiffes „R. Robinson", 1627 Tonnen. Es gehörte dem in New York ansässigen Reeder F. Demartini. Wenn es nun auch für Schiffe großer Tragfähigkeit möglich war, durch Jahre sich auf fernen Meeren noch erfolgreich oder hartnäckig zu behaupten, so ging dies bei den kleineren Schiffen absolut nicht. Die obigen drei Übersichten sprechen eine zu klare Sprache.

1850	699	Schiffe	45 892	Tonnen
1860	352	"	34 654	"
1870	128	"	12 838	"
1880	62	"	6 253	"
1884	61	"	6 386	"

} Abnahme der großen Schiffe

Auch bei diesen Schiffen war die Tendenz zur Vergrößerung der Räumte des einzelnen Schiffes eine steigende. 1850 betrug die mittlere Tonnenzahl 56, 1884 aber 110 Reg.-Tonnen. Die Schiffe großer Küstenfahrt finden um 1885 noch hinreichenden Verdienst im Holz-

Digitized by Google

geschäfte nach der Levante, im Importe von Olivenöl, Tabak, Südfrüchten aus jenen Ländern, aber der Dampfer gewinnt täglich an Boden.

Die kleine Küstenfahrt florierte zwischen 1860 und 1870 am meisten (1868 = 2467 Schiffe mit 39 223 Tonnen), dann aber ging es auch da bis 1884 (1549 Schiffe mit 21 349 Tonnen) rasch bergab. Der mittlere Tonnengehalt eines Seglers der kleinen Kabotage erhält sich ziemlich konstant mit 15 Tonnen. Die Verdienstverhältnisse sind aber immer trauriger geworden; die Ursachen liegen einerseits bei der Dampferkonkurrenz, anderseits jedoch darin, daß den zahlreichen italienischen Seglern kleiner Fahrt der Küstenhandel und die Kabotage freisteht.

Der Gesamtstand der in der Segelschiffahrt beschäftigten Leute betrug 1850 15 426 Personen, erreichte 1857 mit 17 832 sein Maximum und fällt dann beständig bis 1884 auf 6764 Personen. Allerdings ist bei dieser Zahl in Berücksichtigung zu ziehen, daß Venedig 1866 wegfiel. Rechnet man die Zahl der Venetianer zu etwa 3000 und nimmt man die ungarisch-kroatischen Seeleute in der Zahl von 1796 nach der offiziellen ungarischen Statistik (1884) an, so ergibt sich, daß im Jahre 1884 gegenüber 1850 zirka 4000 und gegen 1857 zirka 6300 Seeleute weniger Beschäftigung finden. Durchschnittlich sind es also 5000 Seeleute, die teilweise ohne feste Beschäftigung verblieben, teils sich anderen Berufsgattungen zuwenden oder dem Vaterlande den Rücken kehren mußten.

Nach den neuesten Erhebungen 1902—1903 finden wir die Dalmatiner ausgewandert am häufigsten in Südamerika (Argentinien, Brasilien, Peru, Bolivia), Australien und Neuseeland. In einzelnen dieser Länder, z. B. in Argentinien (Alceva), bilden sie blühende Kolonien mit Ackerbau und Viehzucht; stets zählen diese Leute zu den fleißigsten und genügsamsten Bewohnern. Im Alter oder nach Erwerbung eines bescheidenen Kapitals kehren die Dalmatiner gerne an die heimatliche Scholle zurück, und sehr oft kommt der Fall vor, daß die daheim bleibenden Familienglieder durch die Emigrierten in rührend anhänglicher Weise unterstützt werden. Der Sinn für Familie und Heimat ist namentlich bei dem slavischen Teile unserer Küstenbevölkerung hervorragend ausgeprägt, was gewiß einen der schönsten und edelsten Züge ihres Volkscharakters bildet.

Die Dampfer Österreichs haben bis 1884 die durch die Minderung der Segler beschäftigungslos gewordenen Seeleute nur zum geringsten Teile aufgenommen, denn der Bemannungsstand der Dampfer betrug:

Digitized by Google

1850	874	Leute
1855	1639	"
1860	1701	"
1865	1900	"
1870	2392	"
1875	2440	"
1880	2586	"
1884	2894	"

Die Vermehrung des Bemannungsstandes der Dampfer ist bis 1884 und noch später zu allmählich erfolgt.

Rechnet man nun auf die 5000 Seeleute, um welche seit 1850 weniger Beschäftigung finden, etwa 3000 Familien, welche den Verdienst zur See verloren haben, so erkennt man den großen wirtschaftlichen Nachteil der Dekadenz der Seglerflotte; denn die 5000 Seeleute oder die 3000 Familien lebten wohl längs der ganzen Küste zerstreut. Aber für den Seemann gab es und gibt es auch heutzutage noch nicht eine staatliche Alters- oder Invaliditätsversicherung, sondern nur den schmalen, unzureichenden Marineunterstützungsfonds, dessen ich schon öfters gedachte. So enden viele brave Leute nach einem mühevollen Leben harter Arbeit und ärgster Entbehrung in einem Spitale, in einem jammervollen Dorfarmenhause oder sonst in tiefster Armut versunken, ihren Angehörigen zur Last fallend.

Die Ursachen der Dekadenz der Seglermarine liegen neben den bereits genannten zweifellos in der Entwicklung des europäischen Eisenbahnnetzes, speziell für Österreich in dem Ausbau der Verbindungen nach Rußland (Lemberg—Czernowitz—Jassy u. s. w.), wegen der Korneinfuhr und des Getreidetransports nach England auf dem Landwege und in der Vergrößerung des italienischen Bahnnetzes. Früher war der Handel mit Syrien, Ägypten, mit dem westlichen Mittelmeere, besonders nach Marseille, sehr gewinnreich. Viele Güter, die auf den Seeweg angewiesen waren, gehen nun zu Lande. Die Verschiffung von Baumwolle, Getreide zwischen Nordamerika und England, von Mehl, Weinen, Kolonialien zwischen Südamerika und Südeuropa bildeten andere, reiche Verdienstquellen. Auch der Petroleumexport von Batum mittels Seglern hatte vorübergehende Bedeutung. Noch zu Anfang der sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts kostete beispielsweise der Transport einer Ware von Prag nach Triest mehr als jener der gleichen Ware von Prag über Hamburg nach Ostasien. Trotz dieser schlechten Verhältnisse ist unsere Handelsbewegung zur See um die Mitte des Dezenniums 1860—1870 bedeutend, die Ein- und Ausfuhr zur See

Digitized by Google

beträgt im Wertumsatze mehr als 100 Millionen Gulden, also beinahe den sechsten Teil der gesamten Ein- und Ausfuhr Österreichs. Triest hat weitaus den Löwenanteil hieran, und schon um 1869 sehen wir, daß unser Handelsverkehr zur See nahe an 300 Millionen Gulden beträgt. Aber der Dampfer dringt überall siegreich vor, der Segler muß weichen. Triest ist durch die Eröffnung des Suezkanals Indien bedeutend nähergerückt. 1869 genügen acht Dampfschifftage, um von Triest aus die Tropen, und 16—20 solche Tage, um Bombay zu erreichen. Die durch den Kanal in einzelnen Kreisen Österreichs erhoffte Belebung oder Erhaltung der billigen Seglerfahrt konnte aus zwei Gründen nicht eintreten, erstens wegen der hohen Passagetaxen und der Schleppgebühren, zweitens wegen der schwierigen Segelnavigation im Roten Meere. Der Kanal nützte bloß den Dampfern. Ein weiteres Moment der Dekadenz der Segler liegt im Zeitraume von 1870—1880 in der übergroßen Anzahl vorhandener, verfügbarer Schiffsräumte am Weltmarkte, welche die Frachtraten drückte. Nur den Seglern sehr großer Tragfähigkeit winkte noch damals auf langen Reisen und in den großen Meeren mit periodischen oder konstanten Windverhältnissen gegenüber dem Dampfer mit seinem enormen Kohlenverbrauche einiger Nutzen, und auch heute noch gilt wohl dieser Satz; aber unsere Reeder verfügten nicht oder nur selten über so große Segler. Auch am Schiffbaue lag viel. Wir sehen nämlich das heimische Segelschiff zum größten Teil in Holz erbaut, den fremden Segler schon in Eisen, mit längerer Betriebs- und Lebensdauer, mit größerem Vertrauen seitens der Seeversicherung und der Befrachter ausgestattet, für große Tragfähigkeit konstruktiv besser geeignet als den Holzrivalen. Bis 1884 erbaute keine heimische Werfte ein eisernes Segelschiff; erst in diesem Jahre begann in Lussinpiccolo auf der Werfte Martinolich der Bau eines solchen. Die hohen Steuern und Abgaben, denen namentlich Aktiengesellschaften in Österreich unterworfen waren, bildeten 1884 nach Ansicht der genannten Kommission ein weiteres wesentliches Hindernis für die Umformung des Schiffsmaterials, für den Übergang vom Segler zum Dampfer. Ich möchte dieser letztangeführten Ursache noch eine hinzufügen. Unsere Seeversicherung übernahm die Segler nur „a rischio ordinario", auf Risiko in gewöhnlichem Sinne, nämlich ausschließlich der Havarie und nicht „a tutto rischio", d. i. einschließlich der Havarie. Schwere Havarie konnte daher dem Reeder des bei einer heimischen Seeversicherung eingeschriebenen Schiffes absolut nicht konvenieren, da er und nicht die Seeversicherung für den Schaden aufzukommen hatte; weshalb er lieber in

Digitized by Google

solchem Unglücksfalle sein Schiff verkaufte, statt es auf eigene Kosten wiederherstellen zu müssen. Weiters mag auch das Subventionssystem der französischen Marine die Position unserer Segelschiffahrt relativ geschädigt haben, weil dieses System das Sinken der Frachtraten begünstigte. Zweifellos war auch der Bau der transamerikanischen Bahnen von ähnlich nachteiligem Einflusse für die Schiffahrt im Stillen Ozean, an welcher jedoch die heimische Marine geringen Anteil hatte. Der Mangel an Kapital, an Werften für Dampferbau und Eisenbau überhaupt, der fehlende Sinn für Reedervereinigung taten ein übriges für den krisenhaften Zustand der Seglermarine um 1884. Das durch Verkäufe, Schiffbrüche und infolge Alters ausscheidende Schiffsmaterial wird um diese Zeit nicht mehr wiederersetzt oder doch nur durch Ankäufe im Auslande. Die einst blühenden Werften für Holzschiffbau verödeten.

In betreff der Frage, wie groß der Wert der in den einzelnen Kategorien der Schiffahrt veranlagten Kapitalien ist, gibt die Kommission für das Jahr 1884 für Österreich folgende Antwort:

21½ Millionen Gulden in Dampfern
12 „ „ in Seglern.

Es entfallen hiervon in Gulden:

17 810 000 auf Dampfer weiter Fahrt
3 364 000 „ „ großer Küstenfahrt
356 000 „ „ kleiner „
9 252 000 „ Segler weiter Fahrt
501 000 „ „ großer Küstenfahrt
1 280 000 „ „ kleiner „
541 000 „ Boote und Lichter
335 000 „ Fischerfahrzeuge.

Das Werftenkapital wird auf 14 Millionen Gulden veranschlagt. Fremdes Kapital findet sich nur bei acht Schiffen beteiligt (fünf weiter Fahrt, drei großer Kabotage).

Die Frachten und Betriebskosten stellen sich 1884 etwa folgenderweise zusammen:

a) Betriebskosten:

Kosten für Abnutzung und Erhaltung, Versicherungsprämie (4,95 % auf beiläufig zwei Drittel des Kaufwertes), Steuern, Heuern (für ein Schiff weiter Fahrt zirka drei Pfund engl. pro Monat), Schiffskost (weite Fahrt täglich 70 Kreuzer pro Person, große Küstenfahrt 50 Kreuzer, kleine Küstenfahrt 30 Kreuzer), Schiffahrtstaxen und Konsulargebühren, Verladungsspesen, Kommissions- und Mäklerspesen.

Digitized by Google

Im allgemeinen zeigten alle Betriebskosten eine steigende Tendenz; insbesondere die Heuern und die Schiffskost erfuhren infolge der Lebensmittelteuerung schwerwiegende Erhöhungen gegen frühere Jahrzehnte. Die Erwerbsteuer betrug für Schiffe von:

401— 520 t	42.00	Gulden
521— 650 „	52.50	„
651— 780 „	63.00	„
781— 950 „	84.00	„
951—1200 „	105.00	„
1201—1600 „	157.50	„

Hierzu trat noch die Rentensteuer mit 5 % des Erträgnisses, so daß ein Schiff samt den Zuschlägen zu diesen Steuern im allgemeinen 11,25 % des jährlichen Erträgnisses zu zahlen hatte; da, wo die verschiedenen Zuschläge (Gemeindesteuern) höher waren, sogar bis zu 15 % des einbekannten Einkommens. Auf diese Weise stellte sich die Steuerbelastung der Schiffe, wie folgt:

401— 520 t	112.00	Gulden
521— 650 „	140.00	„
651— 780 „	168.00	„
781— 950 „	224.00	„
951—1200 „	280.00	„
1201—1600 „	420.00	„

Konnte man diese Steuern der Segler noch erträglich finden, so war die Sachlage bei Aktiengesellschaften eine derart schlimme, daß unsere Reeder vor der Bildung von solchen zurückschreckten. Aktiengesellschaften zum Seeschiffahrtsbetrieb wurden wie Industrien am Lande taxiert; auch der für Materialersätze gebildete Fond und die Amortisation waren in die Besteuerung einbezogen. Alle bisher gegründeten derartigen Gesellschaften sind nach Angabe der Kommission von 1884 aus Anlaß der Steuergesetzgebung zugrunde gegangen[1]; so die Aktiengesellschaften von Zengg, Ragusa, Sabbioncello, die istrianische Gesellschaft und die „Adria" in Triest; letztere hatte von 1873—1878 einen Gewinn von 185 370 Gulden und bezahlte während dieser Zeit eine Steuersumme von 79 007,17 Gulden! (42,75 % des Gewinnes.) Die „Adria" war eine Dampfschiffahrtsgesellschaft in Triest; aber die istrianische Segelschiffahrtsgesellschaft (Societá istriana di navigazione a vela) verteilte 24 588 Gulden

[1] Vgl. Processi verbali pag. 37: „Basta citare il fatto, che tutte le Societá finora costituite ebbero una fine rovinosa in consequenza alle imposte.

Digitized by Google

unter die Aktionäre und bezahlte 7652,59 Gulden an Steuern (31,12 % des Gewinns). Im Jahre 1879 mußte auch die „Associazione marittima di Sabbioncello“ und 1881 jene von Ragusa einer solchen Steuergesetzgebung unterliegen!! Die Kommission von 1884 schreibt direkt der verblendeten Besteuerungsmethode der Aktiengesellschaften deren Ruin zu und gewiß mit Recht! So hinderte man durch Kapitalsvernichtung die Umformung unseres alten Holzmaterials in eisernes, so den Übergang vom Segler zum Dampfer!

Im Durchschnitt stellte man zusammen an Betriebskosten im allgemeinen Jahresmittel:

1. bei einem Schiffe weiter Fahrt pro Registertonne 43,19 Goldgulden
2. " " " großer Küstenfahrt " 46,50 "
3. " " " kleiner " " 46,05 Gulden B.N.

b) Frachten:

Einige Beispiele über die durchschnittlichen Frachtraten der 80er Jahre mögen die einschlägigen Verhältnisse beleuchten:

Für Segler.

Reisen	Ware	Frachtraten
Azow—England	Unschlitt	pro Tonne 27/6 Shilling
Odessa—England	"	" " 18/6 "
Batum—Triest	Petroleum	" Faß 3½ Frks. u. 5 % Kaplaken (Cappa)
Triest—Brest	Holz	" Tonne 15 " " 5 % "
Triest—Marseille	"	" " 13 " " 5 % "
Marseille—NewYork	Salz	" " 8/6 Shilling
Triest—Bahia	"	" " 19/— "
England—Mittelmeer	Kohle	" " 10/— "
England—Indien	"	" " 20/— "
Ostsee—Mittelmeer	Holz	" Stand. 70 Frks.
Ostsee—Australien	"	" " 95 "
Java—England	Zucker	" Tonne 40/— Shilling

Für Dampfer.

Reisen	Ware	Frachtraten
Azow—England	Unschlitt	pro Tonne 25 Shilling
Odessa—England	"	" " 16/6 "
Batum—Triest	Petroleum	" Faß 3¼ Frks.
Triest—Brest	Holz	" Tonne 14 "
Triest—Marseille	"	" " 12 "
Marseille—NewYork	Salz	" " 8 Shilling
Triest—Bahia	"	" " 17/6 "
England—Mittelmeer	Kohle	" " 9 "
England—Indien	"	" " 18 "
Ostsee—Mittelmeer	Holz	" Stand. 65 Frks.
Ostsee—Australien	"	" " 90 "
Java—England	Zucker	" Tonne 40 Shilling

Digitized by Google

Die mittlere Frachteinnahme wurde pro Registertonne berechnet, und es ergab sich im Jahresdurchschnitt für Schiffe:

1. weiter Fahrt . . . . 38,64 Goldgulden
2. großer Küstenfahrt . . 54,27 „
3. kleiner „ . . 47,67 „ .

Stellt man nun die Betriebskosten den Frachteinnahmen gegenüber, so ergibt sich, daß ein Segler weiter Fahrt:

43,19 Goldgulden pro Jahr und Registertonne ausgibt
38,64 „ „ „ „ „ einnimmt

d. i. 4,55 Goldgulden Verlust per Jahr und Tonne.

Auf die Tonnenzahl von 133 605 umgerechnet, ergibt sich ein Jahresverlust von 607 902,75 Goldgulden für die österreichischen Segler weiter Fahrt.

Ein Segler großer Küstenfahrt hatte:

46,50 Goldgulden pro Jahr und Registertonne Ausgabe
54,27 „ „ „ „ „ Einnahme

d. i. 7,77 Goldgulden Gewinn pro Jahr und Tonne.

Auf die Tonnenzahl von 6386 umgerechnet, ergibt sich somit ein Jahresgewinn von 49 619,22 Goldgulden für die österreichischen Segler großer Küstenfahrt.

Ein Segler kleiner Küstenfahrt hatte:

46,05 Gulden pro Jahr und Registertonne Ausgabe
47,67 „ „ „ „ „ Einnahme

d. i. 1,62 Gulden Gewinn pro Jahr und Tonne.

Auf die Tonnenzahl von 21 349 umgerechnet, ergibt dies einen Jahresgewinn von 34 585,38 Gulden für diese Gattung der Segler.

Während also die kleineren Segler noch aktiv sind, ergibt sich bei den großen ein bedeutender Ausfall; im ganzen ein jährlicher Verlust von 523 698,15 Gulden.

Man sieht, daß die Lage der Segelfahrt 1884 eine trostlose war; der Ruf nach Staatssubvention wurde in den Reederkreisen immer stärker und stärker; er verhallte unerfüllt bis 1894.

Die nun folgende Übersicht IV soll uns den weiteren rapiden Verfall der österreichischen Seglermarine bis in die Gegenwart veranschaulichen.

Digitized by Google

IV. Übersicht der österreichischen Seglermarine von 1885—1902.

Jahr	Weite Fahrt			Gr. Küstenfahrt			Kleine Küstenfahrt			Zusammen		
	Schiffe	Tonnen	Bemann.	Schiffe	Tonnen	Bemann.	Schiffe	Tonnen	Bemann.	Schiffe	Tonnen	Bemann.
1885	214	121 226	2165	56	5896	270	1525	21 295	4004	1795	148 417	6439
1887	161	91 536	1613	53	6490	270	1526	21 760	3974	1740	119 786	5857
1888	127	73 432	1282	49	6426	253	1511	21 607	3912	1687	101 475	5447
1890	109	62 453	1088	45	5636	227	1459	20 479	3738	1613	88 568	5053
1892	97	54 262	956	45	5413	229	1434	18 757	3616	1576	78 432	4810
1893	82	44 872	814	46	5630	237	1448	18 125	3610	1576	68 627	4661
1894	73	39 641	721	41	4852	208	1421	17 671	3534	1535	62 164	4463
1896	60	31 666	583	30	3497	152	1456	17 584	3637	1546	52 747	4372
1898	35	20 319	364	20	2101	98	1426	17 104	3545	1481	39 524	4007
1899	28	16 036	291	17	1790	82	1419	17 181	3541	1464	35 007	3914
1900	20	13 427	223	11	946	50	1411	16 982	3524	1442	31 355	3797
1901	15	12 423	194	10	1060	48	1431	17 383	3579	1456	30 866	3821
1902	20	17 282	263	10	1087	49	1454	17 267	3607	1484	35 630	3919

Drastischer als durch diese Tabelle kann der Verfall der Seglermarine kaum mehr gezeigt werden. Wenn es so weiter geht, wird bald das letzte österreichische Quersegelschiff das Salzwasser unter dem Kiele zum letzten Male durchfurcht haben. Schade um die schöne Flotte der Segler, die einst so ruhmvoll und gewinnbringend, belebend für die heimatliche Küste, unsere Flagge über die Meere trug. Schade um die seemännische Schulung unserer Küstenbewohner, schade um den Verdienst, den so viele Seeleute bei dieser Flotte fanden!

Erst das Jahr 1902 bringt uns eine leichte Besserung, aber es ist kaum zu hoffen, daß diese andauern wird! Die Seglerflotte unterliegt zweifellos dem Dampfer, und Österreich wird wahrscheinlich als einer der ersten seefahrenden Staaten dastehen, der über kein einziges Quersegelschiff mehr verfügt. Wir werden weiter unten sehen, wie sich im gleichen Zeitraume die Dampferflotte gehoben hat und ferners untersuchen, ob der Prozentsatz der in der Seeschiffahrt beschäftigten Leute gestiegen ist oder nicht. Zu Ende des Jahres 1902 haben nur mehr 3919 Seeleute in der Seglerflotte aller drei Kategorien der Schiffahrt Verdienst gefunden, während 1850, also vor 52 Jahren, in der gesamten Monarchie noch 15 426 und 1872, also vor 30 Jahren, noch 10 079 Seeleute in der Seglerflotte der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder beschäftigt waren! — Die neue Zeit steht unter dem Zeichen des Dampfes.

Digitized by Google

IV. Die Werften.

Schon wiederholt in dieser Skizze habe ich der Entstehung und Entwicklung der heimischen Werften gedacht; hier sei nur zusammenfassend jenes erwähnt, was von speziell geschichtlichem Interesse ist oder geeignet sein könnte, das Bild der ökonomischen Lage der Schiffsbauindustrie und deren Arbeiter, soweit im Rahmen dieser kargen Übersicht eben tunlich, zu beleuchten.

Im Jahre 1720 hatte die orientalische Kompagnie Karl VI. in Triest auf dem Territorium, welches derzeit vom Börsenplatze, vom Gebäude des Tergesteums und vom Theater Verdi eingenommen wird, eine Werfte mit einem Holzlagerplatze eröffnet. Die ersten, auf dieser Werfte erbauten Schiffe waren der „Primogenito", „San Carlo" und der „San Michele". Da jedoch die Geschäfte dieser Werfte schlecht gingen, erwarb der Kaiser selbst das Etablissement und schuf daraus ein Arsenal, in welchem 1727 das Kriegsschiff „Elisabetta" und 1735 die beiden Fregatten „Maria Teresa" und „Maria Anna" erbaut wurden.

Mit dem Patente Kaiser Josephs II. vom 22. Dezember 1788 ward dem Triester Bürger Odorico Panfilli die Erlaubnis erteilt, auf einem im nördlichen Teile des Triester Hafens gelegenen Staatsgrunde, wo sich einst Salinen befanden, auf seine Kosten eine Werfte zu bauen. Als Bedingung für die Konzession wurde ihm die Verpflichtung auferlegt, jedermann, welcher ein Schiff bauen oder dort ausbessern wollte, sowohl den nötigen Platz als auch die Werkzeuge zur Verfügung stellen zu müssen, selbstverständlich gegen Bezahlung einer früher vereinbarten Vergütung. Infolge dieser weisen Anordnung des um die Hebung der gewerblichen Tätigkeit so hochverdienten Kaisers belebte sich rasch der Schiffbau in Triest, und die Stapelplätze der Werfte Panfilli hatten im Zeitraume von 1789 bis 1851 vollauf Beschäftigung. Nachweisbar sind während dieser Zeit 600 größere Seeschiffe dortselbst erbaut worden. Wiederholt in diesen Zeilen habe ich der Panfillischen Werfte gedacht, aus der das Versuchsfahrzeug des österreichischen Erfinders der Schiffsschraube unter Leitung des Schiffsbaumeisters Vinzenz Zanon und so mancher unserer ältesten Lloyddampfer hervorgegangen ist; auch so viele unserer schönsten und seetüchtigsten Segler weiter Fahrt verdanken dieser außerordentlich tätigen Werfte, die der Familie Panfilli reiche Einkünfte trug, ihre Entstehung. Für die technische Solidität des Unternehmens spricht der Umstand, daß viele der dort erbauten Schiffe, weil gut abgelagertes Holz als Material verwendet worden ist und gut

Digitized by Google

geschulte Arbeitskräfte zur Verfügung standen, eine weit höhere als die normale Lebensdauer erreicht haben.

Um das Jahr 1852 wurde der Betrieb der Werfte Panfilli eingestellt; aber schon 1840 hatte die Regierung dem in diesen Zeilen öfters genannten Kaspar Tonello die Erlaubnis erteilt, an der Nordküste der Bucht von Muggia in der Nähe von Triest eine neue Werfte zu erbauen, welche später durch die unermüdliche Tatkraft dessen Bruders, Joseph Tonello, erweitert und bedeutend ausgestaltet worden ist. So entstand 1840 die bekannte Werfte San Marco, wo bald rühriges Treiben für Schiffbau der Kriegs- und Handelsmarine zahlreichen Arbeitern stetigen, lohnenden Verdienst gab. Im Jahre 1850 ließ die Verwaltung der Kriegsmarine die Gründe der Werfte expropriieren, und die westliche Hälfte derselben wurde der Schiffahrtsgesellschaft des Österreichischen Lloyd auf zehn Jahre vermietet, damit dort deren Schiffe repariert werden konnten. Im Zeitraume von acht Jahren hatte die Werfte S. Marco für Rechnung des Lloyd 17 Dampfer erbaut. Um das Jahr 1861 ging dieselbe in den Besitz Joseph Tonellos über, welcher die Leitung übernahm und sie bald zu hoher Blüte brachte; nicht nur eine große Zahl unserer Kriegsschiffe, sondern auch etwa 30 der größten heimischen Segler und Dampfer wurden bis 1868 dortselbst auf Stapel gelegt. Als aber die Werfte um diese Zeit in das Eigentum einer Aktiengesellschaft, des sogenannten „Navale Adriatico" übernommen war, erfüllten sich die weitgehenden Hoffnungen auf gedeihliche Entfaltung der Tätigkeit nicht mehr, und seit 1874 blieb das Etablissement geschlossen, um erst nach 23 Jahren 1897 zu neuem Leben zu erstehen. Um die Mitte dieses Jahres erwarb nämlich die Aktiengesellschaft „Stabilimento Tecnico Triestino" das aufgelassene „Navale Adriatico", und dieses große Unternehmen, an dem heute in hervorragender Weise binnenländisches Großkapital beteiligt ist, beschäftigt dortselbst (1900) mehr als 3000, in der zugehörigen Maschinenfabrik in S. Andrea bei Triest mehr als 1000 und in den auf der Südseite der Bucht von Muggia gelegenen Trockendockanlagen von S. Rocco bei 200 Personen, also insgesamt etwa 4200 Arbeiter.

Die Entstehung des „Stabilimento Tecnico Triestino" reicht auf das Jahr 1850 zurück. Georg Strudthoff errichtete nämlich damals an der Stelle der jetzigen Maschinenfabrik S. Andrea von Triest eine Seilspinnerei nebst einer kleinen Maschinenwerkstätte. Letztere entwickelte sich rasch, so daß im März 1857 ein Triester Konsortium, bestehend aus den Firmen Reyer, Revoltella, Bauer und den Gebrüdern Strudthoff,

Digitized by Google

sich veranlaßt sah, diese Fabrik anzukaufen und mit einem Kapitale von 500 000 Gulden C.-M. unter dem Namen „Stabilimento Tecnico Triestino“ mit einem Arbeiterstande von 430 Mann in Betrieb zu setzen. Von seite der Kriegsmarine wurde dem Unternehmen gleich anfangs reges Interesse entgegengebracht, indem die Lieferung des Maschinenkomplexes der Fregatte „Donau“ der in tüchtigen Händen befindlichen Fabrik anvertraut ward. Die Seilspinnerei, für welche in den erweiterten Anlagen kein Platz mehr vorhanden, verlegte man nach Servola, wo sie zweckmäßig vergrößert werden konnte und nachmals in den Besitz der Firma Angeli, welche noch heute anerkannt vorzügliches Tauwerk liefert, überging. Um außer dem Maschinenbau auch der Konstruktion von Schiffen ein entsprechendes Feld gewinnbringender Tätigkeit zu eröffnen, erwarb das Konsortium die Gründe der jetzigen Werfte S. Rocco westlich von Muggia und eröffnete dieselbe mit 85 Arbeitern im Jahre 1858. Zunächst wurde ein schwimmendes Badeetablissement gebaut; dann folgten in rascher Reihe Handels- und Kriegsschiffkonstruktionen und der Bau eines Trockendocks, welches für die damaligen Verhältnisse den höchsten Anforderungen entsprechen konnte. Schon 1867 zählte man in S. Rocco an 800 und in der Maschinenfabrik an 700 Arbeiter. Im Jahre 1869 entstand aus dem Konsortium eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 1 500 000 Gulden, der Name des Unternehmens ward beibehalten, und reichliche Beschäftigung lieferte den Beweis für die Notwendigkeit der blühenden Werfte, welche 1871 an 2000 Leuten Brot gab. In der Folge zeigte es sich jedoch, daß die räumliche Entfernung zwischen der Maschinenfabrik in S. Andrea und der Werfte in S. Rocco und die infolge der Erhöhung der Tätigkeit immer mehr fühlbaren Transportkosten des Materials zwischen den beiden Werken, sowie ungünstige Arbeiterverhältnisse eine größere Konzentration des Betriebes ratsam erscheinen ließen. Um an die Werfte zu gelangen, mußten die Arbeiter durch eigene kleine Dampfboote des Unternehmens über die Bucht von Muggia geführt werden, wodurch häufig Schichtkürzungen und andere Unzukömmlichkeiten entstanden. Zur Abhilfe der Übelstände und zur Durchführung des Gedankens größerer Betriebseinheit war die Erwerbung von Grundstücken in Triest selbst erforderlich. Die Wahl derselben konnte kaum Zweifeln unterliegen, und so wurde 1897 die aufgelassene Werfte S. Marco von J. Tonello, das „Navale Adriatico“ angekauft, das gesellschaftliche Kapital um drei Millionen Kronen vermehrt, die Anlage entsprechend ausgestaltet und mit den modernsten Einrichtungen versehen. Im Jahre 1897 erreichte der Arbeiterstand auf

Digitized by Google

der Werfte S. Rocco die Zahl 1125, jener der Maschinenfabrik 685 Leute. Werfen wir nun einen Blick auf die Bautätigkeit des „Stabilimento Tecnico Triestino", so ergibt sich nachstehendes Bild:

a) Werfte S. Rocco 1858—1897.

	Deplazement t	Pferdekräfte
50 k. u. k. Kriegsschiffe . . .	73 000	106 350
12 fremde Kriegsschiffe	14 000	9 000
179 österreichische Handelsschiffe .	90 000	26 000
65 fremde Handelsschiffe . . .	17 400	14 800

Durchschnittlicher Arbeiterstand 1500; gegenwärtig (1903) nur 300.

b) Werfte S. Marco 1899—1903.

	Deplazement t	Pferdekräfte
16 k. u. k. Kriegsschiffe . . .	46 700	64 200
14 österreichische Handelsschiffe .	18 800	7 600
4 fremde Handelsschiffe . . .	12 600	12 700

Durchschnittlicher Arbeiterstand 2500.

c) Maschinenfabrik S. Andrea.

306 Maschinenkomplexe für in S. Rocco erbaute Schiffe mit 152 800 HP.,
37 Maschinenkomplexe für in S. Marco erbaute Schiffe mit 34 800 HP.,
38 Maschinenkomplexe für auswärts erbaute Kriegsschiffe mit 84000 HP.,
9 Maschinenkomplexe für auswärts erbaute Handelsschiffe mit 3000 HP.

Durchschnittlicher Arbeiterstand 800.

Nicht nur eine stattliche Reihe unserer modernen Schlachtschiffe, sondern auch zahlreiche Handelsdampfer verdanken diesem tüchtigen Etablissement ihre Entstehung. Sein Ruf ist festbegründet und gereicht der heimischen Industrie zu hoher Ehre. Der Betrieb der Werfte S. Marco ist elektrisch eingerichtet; eine Drehstromanlage von 370 K.W. mit 20 Drehstrommotoren, welche sowohl gruppenweise wie auch einzeln verwandt werden können, dient der schaffenden Arbeit. Für Beleuchtung und Gleichstromkraftübertragung ward 1900 eine Gleichstromzentrale von 160 K.W. nebst einer Akkumulatorenbatterie von 370 Amp. errichtet. Ein großer, elektrisch betriebener Hebekrahn erleichtert die Montierung der Panzerplatten und sonstiger schwerer Lasten. Gewichte von 3000 Kilogramm können mit einer Geschwindigkeit von 100 Meter pro Minute, solche von 5000 Kilogramm mit 60 Meter gehoben werden. Die hierzu erforderliche Kraft von 85 HP. wird dem Krahn von der Gleichstromanlage zugeführt. Elektrische und mechanische Bremsvorrichtungen sichern den Krahnbetrieb. Seit 1900 steht ein aus Stein gebauter Stapel in Verwendung. Die Fundierung des Stapels, welcher auf frisch dem

Digitized by Google

Meere abgewonnenem Terrain ausgeführt wurde, ist durch Eichenpiloten und einen darauf fußenden Monolithen aus Santorin durchgeführt. Statt des üblichen Querholzunterbaues ruhen nun die Kufen auf Längshölzern, welche deren Gleitbahn bilden. Der Dampfer „Orjen" des Reeders Racich in Ragusavecchia mit einem Gehalte von 2363 Bruttoregistertonnen und einer Maschine von 950 indizierten HP. (5050 Tonnen Deplacement) wurde 1900 mit dem ganzen Maschinen- und Kesselkomplexe an Bord von Stapel gelassen und konnte sofort vom Platze weg seine erste Seefahrt antreten.

Der Österreichische Lloyd begann seine Werkstättigkeit mit einer im August 1836 errichteten kleinen Werkstätte für Reparaturen in Triest, welche schon 1837 durch den Ankauf verschiedenen Materials und der Einrichtungen der bis dahin für die Linie Triest-Venedig privilegiert gewesenen englischen Gesellschaft vergrößert wurde. Ihre weitere Ausgestaltung durch Miete eines größeren Grundkomplexes, durch Errichtung neuer Werkstätten und einer Gießerei für kleinere Stücke erfuhr die Fabrik schon in den nächsten Jahren. Aber mit der raschen Zunahme des Dampfermaterials zu jener Zeit, die dem gesteigerten Verkehrsbedürfnisse entsprach, trat vermehrte Arbeit von Maschinenreparaturen und Neubauten ein, und diesen Ansprüchen konnte die Fabrik nicht mehr genügen. Um jene Zeit wurde die bisher vom Lloyd zum Schiffbaue benutzte Werfte von S. Marco der k. k. Kriegsmarine abgetreten, und die Werfte von O. Panfilli stand vor dem Schlusse ihrer Thätigkeit; man trat im Verwaltungsrate dem Gedanken näher, ein eigenes Arsenal zu erbauen, und entsandte Architekt Hansen zum Studium der größeren Werften in das Ausland. Am 2. Februar 1852 bewilligte die Regierung dem Lloyd die Überlassung einer größeren Uferstrecke an der Nordseite der Bucht von Muggia für ein eigenes großes Arsenal, dessen Bau nach den Plänen Hansens am 30. Mai 1853 begonnen ward. Zur feierlichen Grundsteinlegung war Erzherzog Ferdinand Maximilian erschienen. Der großangelegte Bau schritt rüstig vorwärts, und im Jahre 1856 beschloß man, in unmittelbarer Nähe des neuen Arsenals eine Reihe von größeren Arbeiterwohnhäusern zu errichten. Im Mai 1861 war die weitgedehnte schöne Arsenalsanlage mit einem Kostenaufwande von 4 990 370 Gulden vollendet worden.

Man schritt an den Bau des ersten eisernen Dampfers, zu dem ausschließlich Material einheimischer Herkunft verwendet werden sollte, und trachtete die älteren Dampfer den erhöhten Anforderungen der Zeit entsprechend umzugestalten. In rascher Folge waren im Bau der Handels-

Digitized by Google

dampfer und deren Maschinen große Fortschritte gemacht worden. Immer mehr und mehr drängte sich die Notwendigkeit heran, das Problem zu lösen, größere Tragfähigkeit der Dampfer mit möglichst geringem Verbrauch an Kohle vereinen zu können, um den Seetransport der Ware zu verbilligen und damit die Konkurrenz der Segler aus dem Felde schlagen zu können. Die Überproduktion an Schiffsräumte, der allgemeine starke Rückgang der Frachtraten zwang gebieterisch zur Verbesserung der Dampfer, einerseits beim Neubaue von Schiffen zur Erhöhung der Tragfähigkeit, anderseits bei den älteren Dampfern zur Umformung. So wurde 1862 das eiserne Schraubenboot „San Giusto" um 6—7 Meter verlängert, wodurch die Tragfähigkeit um 50 Tonnen sich erhöhte. Diesem ersten gelungenen Versuche folgten mit gutem Resultate eine ganze Reihe anderer mit größeren Schiffen. Das Arsenal hatte stets vollauf Beschäftigung, ja es konnte angesichts der anhaltenden Vergrößerung der Lloydflotte dem Bedürfnisse der Gesellschaft nicht mehr genügen. Viele Dampfer mußten im Auslande beschafft werden. Die sechziger Jahre des verflossenen Jahrhunderts bilden eine der besten Epochen für die schiffbauliche Tätigkeit des Lloyd. Im Oktober 1869 wandte man beim Dampfer „Flora" zum ersten Male die Compoundmaschine an.

Die Eröffnung des Suezkanals (1869) bot der Gesellschaft neue Impulse zur Expansion, aber anderseits wuchs damit die fremde Konkurrenz; der Lloyd war gezwungen, sein Bestes in technischer Beziehung zu tun, um seinem Fahrparke den altbewährten Ruf zu wahren. Seit 1870 warf sich das Arsenal auch auf den Schiffsmaschinenbau, und der Dampfer „Iris" erhielt die erste dort konstruierte Maschine, welche auf der Reise nach Indien den Anforderungen vollauf entsprach. Mehr und mehr bei den neuen Schiffen dehnten sich die Warenräume, trat das Frachtengeschäft in den Vordergrund des kommerziellen Interesses; die größte Betriebsökonomie war geboten, um im Konkurrenzkampfe bestehen zu können. Auch im vierten Jahrzehnt des Lloydbetriebes sehen wir das Arsenal in rastloser Tätigkeit für Neubau der Schiffe und Umformung älterer Maschinen; mit Bedacht auf die inländische Eisenindustrie wird heimisches Material hierzu verwendet. Die im Jahre 1880 auf Stapel gelegten, noch heute dienenden Dampfer „Helios" und „Daphne" hatten schon einen Bruttogehalt von mehr als 1900 Tonnen und Maschinen von 1500 bezw. 1291 indizierten Pferdekräften. Der größte aus jener Zeit noch im Betriebe stehende Dampfer ist der 1874 im Lloydarsenale erbaute „Polluce" von 2046 Bruttotonnen und 1800

Digitized by Google

indizierten Pferdekräften; er wurde zur Weltausstellung 1880 nach Melbourne entsendet.

Die Erfordernisse des indo-chinesischen Dienstes erheischten eine weitere Erhöhung der Laderäumte, und so sehen wir bei den Bauten des Jahres 1881 schon den Bruttogehalt von 2845 Tonnen mit Maschinen von 1732 indiz. Pferdekräften erreicht; um jene Zeit war auch der Umbau sämtlicher Maschinen älterer Konstruktionstypen mit einem hierfür ausgesetzten Kostenbetrage von 200 000 Gulden vollendet worden. Unter den jetzt noch in Betrieb befindlichen Dampfern aus der Mitte der achtziger Jahre erblicken wir z. B. die „Amphitrite" mit 3827 Bruttotonnen und 3147 indizierten Pferdekräften, den „Imperator" mit 4140 Bruttotonnen und 4000 indizierten Pferdekräften, Schiffe, welche den Stand der Bautechnik jener Zeit trefflich darstellen, weil sie in den damals modernen Formen gehalten und mit den besten Hilfsmitteln ausgestattet worden sind. „Imperator" hat zwischen den Perpendikeln eine Länge von 118,9 m, seine größte Breite beträgt 13,7 m und die Tiefe einschließlich Spardeck 10,2 m. Seine Tragfähigkeit erreicht 4479 Raumtonnen (à 40 Kubikfuß englisch); die Kohlenbunker fassen 539 Tonnen; die Maximalgeschwindigkeit beträgt 15,3 Seemeilen. Seine Passagierräume fassen 89 Reisende erster und 24 zweiter Klasse. Die Takelung des Dampfers zeigt drei Masten in der Form der Barkschuner; erst spät hat der Lloyd bei seinen folgenden Neubauten die hohen Masttypen mit den kostspieligen Segeln aufgelassen und ist zu den jetzt allgemein üblichen kurzen Pfahlmasten übergegangen. Dem Dampfer „Imperator" ähnlich ward 1888 die „Imperatrix" erbaut.

In das Jahr 1892 fällt der neue Vertrag des Lloyd mit der Regierung, den wir später zu besprechen gedenken, und mit ihm beginnt auch für den Schiffbau des Lloydarsenals eine Zeit erhöhter Tätigkeit. Die Gesellschaft wurde verpflichtet, nur solche Schiffe zu verwenden, welche in jeder Hinsicht dem kommerziellen Bedürfnis der vorgeschriebenen Linien angepaßt waren. Die Regierung wahrte sich durch die Bedingung der Vorlage der Schiffs- und Maschinenpläne vor dem Baue ein gewisses Einspruchsrecht und veranlaßte den Lloyd gegen Gewährung eines unverzinslichen Staatszuschusses von 1 500 000 Gulden, dessen Rückzahlung erst vom Jahre 1902 ab beginnen sollte, zur allmählichen Erneuerung seines Schiffsparkes, der bis dahin mannigfachen Anlaß zu Klagen gegeben und in bezug auf Rentabilität einzelner Schiffstypen oft vieles zu wünschen übrig gelassen hatte. Den Intentionen der Regierung gemäß sollten auch die einheimischen Werke tun-

Digitized by Google

lichst bei der Materialbeschaffung für den Schiff- und Maschinenbau berücksichtigt werden. Wenn zu Ende der achtziger Jahre des verflossenen Jahrhunderts der Lloyd auch über eine große Zahl von Schiffen verfügt hatte, so war doch im Flottenstande eine Menge von Dampfern hohen Alters und unmoderner, starke Erhaltungskosten fordernder Konstruktion verblieben, von Dampfern, welche im Verhältnisse zu den mit den Fortschritten der Technik neu aufkommenden Typen keinen ökonomischen Betrieb gestatteten. Da zu den notwendigen Reformen aber viel Geld erforderlich war, konnte nur allmählich Hand an die Sanierung des Materials, welche unter dem Drucke äußerer, mißlicher Verhältnisse zurückgeblieben war, gelegt werden. Die Kräfte und die Ausdehnung des Lloydarsenals reichten für diese Zwecke allein nicht aus, und so sehen wir wohl im Zeitraum von 1893—1897 das Arsenal mit dem Baue von 5 Dampfern mit 15100 Bruttotonnen vollauf beschäftigt, gleichzeitig aber auch die Werfte des „Stabilimento Tecnico Triestino“ 2 Dampfer mit 5359 Bruttotonnen und ausländische Etablissements 4 Dampfer von zusammen 15862 Bruttotonnen liefern. Diese 11 Schiffe bildeten und bilden noch eine treffliche Vermehrung des Schiffsparkes. Von diesen Schiffen sind im Arsenale die Dampfer „Metkovich“ (879 t) und „Almissa“ (883 t) für den adriatischen Dienst im Jahre 1893, dann „Habsburg“ (3961 t) 1895, „Bohemia“ (4282 t) 1896 und endlich „Trieste“ (5095 t) im Jahre 1897 für den ostasiatischen Dienst erbaut worden; das „Stabilimento Tecnico Triestino“ lieferte 1893 den gleichfalls für Ostasien bestimmten Dampfer „Marquis Bacquehem“ (4407 t) und 1895 den mit Zwillingsschrauben ausgestatteten, ganz vorzüglich für den dalmatinischen Eildienst geeigneten „Graf Wurmbrand“ (952 t), welcher sich bei unserem reisenden Publikum vermöge seiner trefflichen Einrichtungen und Seeeigenschaften einer ganz hervorragenden Beliebtheit erfreut. Die Vulkanwerfte in Stettin übergab 1893 den gutkonstruierten, mehr für den Warenverkehr bestimmten Dampfer „Vindobona“ (4351 t); englische Werften die Schiffe „Semiramis“ (3981 t) und „Cleopatra“ (4024 t), endlich 1897 die „Moravia“ (3506 t); 4 Schiffe, welche ihren Zwecken für den Handel nach dem fernen Orient sehr gut entsprechen.

Da 1893 die Lloydlinien bis nach Japan ausgedehnt und in den folgenden Jahren stets erneute Anforderungen durch Verdichtung des Verkehrsnetzes und Erweiterung der Aktionssphäre bis Ost- und Südafrika an den Lloyd herangetreten waren, finden wir das gesellschaftliche Arsenal auch im Zeitraume von 1899—1903 in vollster

Digitized by Google

Tätigkeit; es liefert in diesen fünf Jahren 15 neue Dampfer und Fahrzeuge im Gesamtbruttoraumgehalt von 49 878 Tonnen, ein schlagender Beweis, daß das ernsteste Bestreben zur Erneuerung und Verstärkung der Flotte vorwaltet; im genannten Zeitraume hat auch das „Stabilimento" 1902 für Rechnung des Lloyd einen Dampfer, die „Salzburg" (3226 t), gebaut, und englische Werften hatten von 1898—1903 an den Lloyd 6 Schiffe mit 29 060 Bruttotonnen abgegeben. Die Gesamterwerbung an Bruttotonnenraum der letzten sechs Jahre beträgt 22 Dampfer (darunter ein Tender mit 90 t) mit einem Gehalt von 82 164 t, wovon 64,6 % aus dem Inlande und 35,4 % aus England stammen. Das gesellschaftliche Arsenal ist an den Bauten dieses Zeitraumes mit 60,8 %, das „Stabilimento Tecnico" mit 3,8 % beteiligt, den Rest lieferten die Werften von Sunderland, New-Castle und Hartlepool. Immerhin bleibt es zu bedauern, daß nur zwei Drittel der Gesamträumte der letzten sechs Jahre aus inländischen Werften hervorgegangen ist; aber die dringende Notwendigkeit, rasch möglichst den Schiffspark zu vermehren, zwang den Lloyd zur Maßnahme, Schiffe aus England zu beziehen. Es unterliegt auch gar keinem Zweifel, daß die englischen Werften weit rascher und billiger bauen können, als die einheimischen. Die Gründe hierfür sind ja allbekannt; man braucht sie eigentlich gar nicht zu erwähnen; die weitgehendste Arbeitsteilung, die Massenerzeugung gleichartiger Bestandteile, die Billigkeit der Hilfsstoffe, die Schulung der Detailarbeit, die Raschheit der Beschaffung von Materialien sind jedenfalls die Hauptmomente, welche zu gunsten Englands sprechen. Damit will aber nicht gesagt sein, daß unsere Werften nicht gut bauen; im Gegenteil kann man getrost behaupten, daß die einheimischen Werften eben durch die Solidität ihrer Schiffbauten einen anerkannt trefflichen Ruf genießen. Das Lloydarsenal leistet zweifellos im Bau moderner Passagierdampfer hervorragend Gutes, das „Stabilimento" desgleichen im Kriegsschiffbaue, für den es der Hauptsache nach in Anspruch genommen ist. Unser größter Lloyddampfer, die „Austria", mit 7588 Brutto- und 4879 Nettotonnen, nebst einer Tragfähigkeit von 12 536 Volumtonnen (à 40 Kubikfuß englisch) und 3200 indizierten Pferdekräften, ist 1900 im Lloydarsenale gebaut und bildet durch seine gediegene Konstruktion eines der schlagendsten Beispiele für die Trefflichkeit dieser Werfte. Es sei gestattet, hier noch einige Daten über dieses Schiff anzuführen: Länge 135,9 m, Breite 16,7 m, Tiefe 6,9 m, Fassungsraum der Kohlenbunker 854 Tonnen, Geschwindigkeit 14,1 Seemeilen.

Digitized by Google

Der in unsere Schiffahrtsverhältnisse nicht Eingeweihte wird sich wundern, warum wir nicht noch größere Schiffe bauen und in dieser Hinsicht nicht dem Beispiele Deutschlands oder Englands folgen. Dem muß entgegnet werden, daß wir im Verkehr nach dem Osten durch den Suezkanal der ganzen Handelslage nach nicht das Bedürfnis dazu haben, daß die Verwendungsmöglichkeit für Schiffsriesen uns derzeit vollständig fehlt. Auch begrenzt uns der für die Suezpassage vorgeschriebene Maximaltiefgang von 7,8 m in dieser Hinsicht, und nach dem Westen, nach Amerika, mangeln uns gleichfalls noch die Vorbedingungen für allzugroße Schiffe. Wenn es auch richtig ist, daß im Zeitraume vom 1. Juli 1901 bis 30. Juni 1902 die Einwanderung in die Unionsstaaten Nordamerikas aus Österreich-Ungarn 171 989 Personen beträgt, daß sich unser Verkehr mit Nordamerika dank der hartnäckigen Bemühungen der Schiffahrtsgesellschaft „Austro-Americana“ (seit jüngster Zeit in eine Aktiengesellschaft umgewandelt) bezüglich Baumwollenimport bedeutend gehoben hat, daß kürzlich eine Linie nach Zentralamerika und Mexiko ins Leben gerufen worden ist, und daß wir auch auf die fernere Entwicklung der Ein- und Ausfuhr in diesen Relationen rechnen dürfen, so können wir doch vorerst nur Dampfer mittlerer Größe für alle diese Zwecke verwenden; auch die Leitung unserer Auswanderung über Triest oder Fiume bedarf noch eingehender Regierungsmaßnahmen, die allerdings dringend im Interesse unserer Verkehrspolitik zur See gelegen sind. Jedenfalls müssen wir unseren Blick auch nach Westen richten.

Wenden wir uns nun der Frage zu, welche Zukunftsaussichten sich dem Lloydarsenale bieten, so müssen wir, um einen Überblick zu gewinnen, die gesamte vorhandene Lloydflotte nach ihrem Alter und der Herkunft ordnen. Die den offiziellen Angaben des Schiffsregisters der Triester Seebehörde entnommenen Daten habe ich in nachstehender Tabelle zusammengestellt.

(Siehe die Tabelle S. 177*.)

Überblickt man diese Tabelle und berechnet sich das prozentuelle Verhältnis, so erhellt folgender Bauanteil an der gesamten derzeit vorhandenen Bruttoräumte für die einzelnen Werften oder Erbauungsländer, wobei ich auch der Vollständigkeit halber sowohl den in Gegenwart des Ministerpräsidenten und nach ihm getauften Dampfer „Koerber“ und den nunmehr von Stapel gelaufenen, nach dem Handelsminister benannten Dampfer „Baron Call“, welche beide Schiffe aus dem

Digitized by Google

Erbauungsjahr	Aus dem Lloydarsenal		Aus dem „Stabilimento“		Aus England		Aus Deutschland		Zusammen aus Österreich		Zusammen aus dem Auslande		Summen	
	Nr.	Bruttotonnen	Nr.	Bruttotonnen	Nr.	Bruttotonnen	Nr.	Bruttotonnen	Nr.	Bruttotonnen	Nr.	Bruttotonnen	Nr.	Bruttotonnen
1864					1	1 708	1	752			2	2 460	2	2 460
1865	1	1 685							1	1 685			1	1 685
1866					1	1 710	1	817			2	2 527	2	2 527
1868					1	1 812					1	1 812	1	1 812
1869	2	2 042			4	7 274			2	2 042	4	7 274	6	9 316
1870	1	1 133							1	1 133			1	1 133
1871	1	1 338							1	1 338			1	1 338
1872	1	33							1	33			1	33
1873	1	1 769			1	1 702			1	1 769	1	1 702	2	3 471
1874	2	3 885			2	3 899			2	3 885	2	3 899	4	7 784
1878	1	1 823							1	1 823			1	1 823
1879	1	1 904							1	1 904			1	1 904
1880	1	1 329							1	1 329			1	1 329
1881	3	5 199							3	5 199			3	5 199
1882			1	2 627	1	2 845			1	2 627	1	2 845	2	5 472
1883	1	3 056			1	2 983			1	3 056	1	2 983	2	6 039
1884	2	7 026							2	7 026			2	7 026
1886	1	4 140			3	4 859			1	4 140	3	4 859	4	8 999
1888	1	4 213							1	4 213			1	4 213
1892					2	8 495					2	8 495	2	8 495
1893	2	1 762	1	4 407			1	4 351	3	6 169	1	4 351	4	10 520
1895	1	3 961	1	952	2	8 005			2	4 913	2	8 005	4	12 918
1896	1	4 282							1	4 282			1	4 282
1897	1	5 095			1	3 506			1	5 095	1	3 506	2	8 601
1898					1	2 757					1	2 757	1	2 757
1899	2	6 586			2	8 092			2	6 586	2	8 092	4	14 678
1900	4	8 485			1	5 999			4	8 485	1	5 999	5	14 484
1901	3	13 264			1	6 317			3	13 264	1	6 317	4	19 581
1902	2	7 432	1	3 226					3	10 658			3	10 658
1903	4	14 111			1	5 895			4	14 111	1	5 895	5	20 006
Summen	40	105 553	4	11 212	26	77 858	3	5 920	44	116 765	29	83 778	73	200 543

Digitized by Google

Lloydarsenale stammen, als auch die vier größeren Schleppdampfboote in die Liste aufgenommen habe:

Bauanteil des Arsenals	52,6 %	der Räumte,
" " „Stabilimento"	5,6 "	" "
Einheimischer Anteil	58,2 %	der Räumte.
Bauanteil Englands	38,8 %	der Räumte,
" Deutschlands	3,0 "	" "
Fremdländischer Anteil	41,8 %	der Räumte.

Die vier Schlepper haben eine Gesamtbruttoräumte von 340 Tonnen, so daß also für die in Handelsaktion tretende Lloydflotte ein Gesamtstand von 69 Dampfern mit 200 203 Bruttoraumtonnen sich ergibt. Ich möchte noch erwähnen, daß die beiden Dampfer „Poseidon" und „Vorwärts", da sie im Laufe dieses Jahres verloren gingen, nicht mehr mitgezählt sind.

Berechnet man nun näherungsweise den prozentuellen Bauanteil der Räumte jener Jahre, aus denen die vorhandenen Dampfer stammen, so ergibt sich folgende kleine Übersicht:

Bauperiode	Baujahr	%	%	Bauperiode	Baujahr	%	%
	1864	1,2		1885—1889	1886	4,5	6,6
	1865	0,8			1888	2,1	
1864—1869	1866	1,3	8,8	1890—1894	1892	4,2	9,4
	1868	0,9			1893	5,2	
	1869	4,6			1895	6,4	
	1870	0,6			1896	2,1	
	1871	0,7		1895—1899	1897	4,3	21,5
1870—1874	1872	0,0	6,9		1898	1,4	
	1873	1,7			1899	7,3	
	1874	3,9			1900	7,3	
	1878	0,9			1901	9,8	
1875—1879	1879	0,9	1,8	1900—1903	1902	5,4	32,5
	1880	0,7			1903	10,3	
	1881	2,6					
1880—1884	1882	2,7	12,5				
	1883	3,0					
	1884	3,5					
Prozente der veralteten Räumte			30	Prozente der neueren und neuesten Räumte			70
Das sind 33 Dampfer mit 60 351 Bruttotonnen.				Das sind 40 Dampfer mit 140 192 Bruttotonnen			

Betrachten wir nun auch die einschlägigen Verhältnisse bei einigen anderen Schiffahrtsgesellschaften, so erhält man ein Bild über die

Teilnahme alter Dampfer am heutigen Verkehrsleben zur See innerhalb des Rahmens größerer Vereinigungen.

Namen der Gesellschaft oder Reederei	Heimat	Gesamt-Dampferzahl	Zahl der Dampfer, erbaut vor 1885	% der alten Dampfer an d. Gesamtzahl
Eredi C. Gerolimich	Lussinpiccolo	9	—	—
Norddeutscher Lloyd	Bremen	123	11	9
Hamburg-Amerika-Linie	Hamburg	125	12	10
Aktiengesellschaft Ungaro-Croata	Fiume	32	4	12
Peninsular and Oriental St. N. Co.	London	58	8	14
Adria-Gesellschaft	Fiume	33	5	15
Vereinigte Österr. Schiffahrts-Akien-Gesellschaft	Triest	19	4	21
Pacific Steam Nav. Co.	Liverpool	41	10	24
Liverpool Brazil and River Plate Co.	Liverpool	31	11	35
British India Steam Nav. Co.	London	120	52	43
Österreichischer Lloyd	Triest	69	31	45
Messageries Maritimes	Marseille	60	27	45
Compania Transatlantica	Cadix	24	11	46
Anchor Line	London	29	15	52
Cunard Steamship Co.	Liverpool	21	11	52
Russische Schiffahrtsgesellschaft	Odessa	79	43	54
Fraissinet & Co.	Marseille	17	10	59
Compagnie Générale Transatlantique	Havre	54	35	65
Khedivié	Alexandrien	14	10	71
Idarei Massousié	Konstantinopel	72	58	81
Navigazione Generale Italiana	Genua	104	84	81
Courtgi P. M. & Co.	Konstantinopel	11	11	100

Ein anderes Bild würde sich ergeben, wenn man an Stelle der Dampferzahl die Bruttotonnenräumte zur Grundlage der Berechnung der prozentuellen Anteilnahme der veralteten Dampfer am heutigen Verkehre wählen würde. Der Lloyd ist ein gutes Beispiel hierfür. Von seiner Bruttoräumte sind 30 % aus den Jahren vor 1885, von seiner Gesamtdampferzahl (die paar Schlepper nicht mitgerechnet) aber 45 %. Dieser Unterschied ist selbstverständlich dadurch erklärt, daß die modernen Dampfer größere Räumte aufweisen. In der Liste fällt natürlich auch sofort der Unterschied in die Augen zwischen Unternehmungen, die sich der Vermittlung des Passagierverkehrs widmen, und jenen, die vorwiegend nur dem Warentransporte dienen. Junge Unternehmungen von Kapitalskraft nehmen gern Dampfer von neuester Bauart, alte nützen das ältere Material noch aus. Zu ihnen gehört der Österreichische Lloyd. Wie der Nettoladungsraum der Lloyddampfer in den Kategorien der weiten Fahrt und der großen Küsten-

Digitized by Google

fahrt seit 1847 im Jahresmittel gestiegen ist, entnehmen wir folgender kleiner Übersicht:

Jahr	Zahl der Dampfer	Nettotonnen	Mittel der Nettotonnen	Jahr	Zahl der Dampfer	Nettotonnen	Mittel der Nettotonnen	Jahr	Zahl der Dampfer	Nettotonnen	Mittel der Nettotonnen
1847	24	9 782	408	1892	71	75 222	1059	1898	61	84 115	1379
1849	27	12 366	458	1893	74	83 318	1126	1899	55	88 525	1609
1860	62	34 460	556	1894	72	82 006	1139	1900	58	95 721	1650
1870	67	44 295	661	1895	72	85 243	1184	1901	54	97 012	1796
1880	73	61 583	844	1896	71	86 282	1215	1902	57	105 075	1843
1890	76	80 012	1053	1897	65	88 257	1358	1903	60	115 880	1931

Wir sehen daraus klar das Bestreben nach Vergrößerung des Ladesaumes bei den Dampfern des Lloyd, namentlich in bezug auf jene beiden Schiffahrtskategorien, welche für den Außenhandel der Monarchie in Betracht kommen.

Von mancher Seite und auch vor kurzem noch in der öffentlichen Presse hat nun verlautet, der Lloyd stünde knapp vor Beendigung reines Bauprogramms und es ergebe sich eine traurige Zukunftsaussicht für die Beschäftigung des gesellschaftlichen Arsenals und seiner zahlreichen Arbeiterschaft. Man mag nun über die Notwendigkeit der Erhaltung des immerhin kostspieligen Arsenals im eigenen Betriebe der Lloydgesellschaft denken, wie man will, oder man mag der Ansicht sein, daß der Lloyd besser täte, sich des Arsenals zu entäußern, und dieses möge sich in eine große Aktiengesellschaft für Schiffs- und Maschinenbau umwandeln, das eine ist gewiß: der Lloyd bedarf unbedingt schon in nächster Zeit neuer Schiffe, muß sein Material aus der Zeit vor dem Jahre 1888 in rascherem Maße erneuern, als diese Räumte entstanden ist, wenn er auf der Höhe seiner Aufgabe für die Verkehrsvermittlung und den Güteraustausch bleiben und um so mehr noch, wenn er seine Aktionssphäre ausdehnen will. Bezweckt man eine Festigung unseres Handels zur See und soll der Verkehr Triests nach Vollendung der neuen Alpenbahn, deren Bau rüstig vorwärtsschreitet, der Hauptsache nach durch heimische Schiffe besorgt werden, was ja auch in der Absicht unseres Marine-Unterstützungsgesetzes liegt, so muß unsere Handelsmarine und damit auch der alte gediegene Lloyd gekräftigt werden. Wenn 30 % der Bruttoräumte und 45 % der

Digitized by Google

Dampferzahl einer Gesellschaft veraltet sind, so kann man wohl von einer Beendigung des Bauprogramms derselben nicht reden, sondern man muß alle Hebel in Bewegung setzen, um sich das Kapital zur Fortsetzung der Sanierungsaktion dieser unhaltbaren Verhältnisse zu verschaffen. Man muß vielmehr annehmen, daß der Stillstand im Erwerb neuer Räumte nur ein momentaner ist, man muß berücksichtigen, daß der Lloyd knapp vor der Erneuerung seines Vertrages mit der Regierung steht und dieses Ereignis, wie uns die Geschichte des Unternehmens lehrt, stets seine Schatten vorauswirft. Das, was der Lloyd braucht, ist Geld und möglichst rasche Festigung seiner Beziehungen zur Regierung durch Abschluß des neuen Vertrages. Die Aussichten für das Lloydarsenal sind, wenn auch nicht in allernächster Zeit, doch künftighin durchwegs günstige zu nennen; es bleibt dort noch sehr viel und auf eine Reihe von Jahren hinaus zu tun.

Von den modernen Schiffstypen, wie sie in den jüngsten Jahren durch das Arsenal geschaffen wurden, ist vor allem der unseren Verkehrsverhältnissen sehr gut entsprechende Typ „Carinthia" zu erwähnen. Einige Daten über diese Schiffsform mögen hier erwähnt sein: Länge 96 m, Breite 12,9 m, Hauptspanttiefe 7,4 m, Bruttotonnen 2812, Nettotonnen 1734, Tripelexpansionsmaschine für 2000 indizierte Pferdekräfte, 2 Röhrenkessel, 1 Hilfskessel, 6 Dampfwinden, elektrische Beleuchtungsanlage, Geschwindigkeit 12 Knoten (bei Probefahrt 13,9 Seemeilen), Tragfähigkeit 3934 Raumtonnen (à 40 Kubikfuß engl.), Kohlenbunker für 305 Tonnen, Kabinenplätze für 44 Personen in der ersten und 17 in der zweiten Klasse, Kajüten und Salons in geschmackvollster Einrichtung. Der „Carinthia" reihen sich als Schwesterschiffe die Dampfer „Bucovina", „Carniolia", „Styria", „Tirol" an; etwas größer sind die modernsten Schiffe „Dalmatia" und „Goritia", kleiner die „Galicia", und ähnlich ist die „Salzburg" gebaut. Der Typ ist für unsere Verhältnisse im Handel sehr glücklich gewählt. Ihm folgt der eben von der Helling gelaufene „Baron Call", während der noch in Ausrüstung stehende Dampfer „Koerber", welcher am 21. Oktober laufenden Jahres von Stapel ging, 4800 Bruttoraumtonnen mißt und Maschinen von 4200 indizierten Pferdekräften erhält.

Der Personalstand der im Lloydarsenale beschäftigten Leute beträgt gegenwärtig 2587. Wie sich die Personalbewegung im Zeitraume der letzten vier Jahre gestaltete, entnimmt man aus der nachstehenden Tabelle:

Digitized by Google

Personalstand am	1900	1901	1902	1903
1. Januar	2207	2454	2588	2863
1. April	2321	2545	2854	3096
1. Juli	2186	2588	2871	2699
1. Oktober	2383	2705	2946	2587

Nehmen wir z. B. den 1. April 1901, der so ziemlich im Mittel (2618) liegt, da uns die Daten für diesen Termin eben zur Hand sind, so sehen wir folgende Berufszweige im Arsenal tätig: 10 Ingenieure und Techniker, 1 Arzt, 28 Verwaltungsbeamte, 2 Beamte für Ausrüstung der Schiffe, 3 Maschineninspektoren, 39 Meister, 36 Zeichner und Schreiber, 316 Mechaniker, 13 Modelltischler, 74 Gießer, 49 Kesselbauer, 92 bei Kesselreparaturen, 591 Schiffbauer, 37 Kupferschmiede, 154 Schiffsschmiede, 58 Feinschlosser, 47 Klempner, 42 Anstreicher, 32 Tapezierer, 161 Tischler, 241 Schiffszimmerleute, 7 Mastenmacher, 4 Böttcher, 38 Maurer, 24 Segelmacher, 10 Kalfaterer, 17 bei den Dampfsägen, 31 bei Betriebsmaschinen, 32 bei der exponierten mechanischen Werkstätte im Hafen, 4 Heizer, 13 Tag- und Nachtwächter, 12 Gendarmen, 52 Diener, 9 Kutscher, 20 Matrosen, 50 bei der Dampfwäscherei, 3 Blasebalgmacher, 2 Verzinker, 78 beim Scherenkrahn, 102 Handlanger.

Diese detaillierten Angaben über die Zahl der im Arsenale beschäftigten Personen gewähren uns einen lehrreichen Einblick in die Vielseitigkeit eines derartigen Großbetriebs und lassen uns erkennen, von welch hohem wirtschaftlichen Interesse für Stadt und Staat die Erhaltung und die gedeihliche Entfaltung eines solchen Unternehmens sind. Der karg zugemessene Raum für diese Zeilen verbietet mir, noch näher die Verhältnisse zu beleuchten. Ich möchte nur hinzufügen, daß der weitaus überwiegende Teil der verschiedenen Baumaterialien aus dem Inlande bezogen wird. Aus dem Auslande kommen hauptsächlich: Mahagoni-, Teak-, Wallnuß-, Pitchpine- und Pockholz, Fassoneisen, Kupfer, Zinn, Zink, Lagermetall, Patent-Flammrohre, Coltneßroheisen und Phosphorbronze.

Wir wenden uns nun den anderen Werften unserer Küste zu, die, mit Ausnahme jener von M. U. Martinolich in Lussinpiccolo nur in kleinen Verhältnissen ein kümmerliches Dasein fristen, aber einst unsere früher so stattliche Segelflotte emsig geschaffen haben und nunmehr verödet und verlassen daliegen, weil an Stelle des Holzschiffbaues und

Digitized by Google

der kleinen Reederei in der Gegenwart das Stahlschiff und das Großkapital die Meere beherrscht. Es ist das alte Lied vom Untergange des Kleingewerbes gegenüber dem Großbetriebe. Manches Kärgliche hat sich hiervon noch in unsere Zeit hinübergerettet, aber traurig ist das zu entwerfende flüchtige Bild.

Noch nach dem Jahre 1852, als Panfilli seine Werfte in Triest für immer schloß, entstanden in der Nähe der Stadt an den südlichen Hängen des Hügels von Servola Werften für Holzschiffbau, welche noch durch eine gute Reihe von Jahren reichliche Beschäftigung in der Konstruktion neuer und der Reparatur alter Segler aller Größen fanden; aber mit der jungen Zeit sind auch sie zugrunde gegangen.

Der Ursprung der neueren Werften von Lussinpiccolo reicht bis in das 17. Jahrhundert zurück; aber schon in urvordenklicher Zeit bestand empirischer Schiffbau. Im 18. Jahrhundert baute man vornehmlich nur Fischerboote und Segler kleiner Küstenfahrt. Die bedeutendste Helling dieser Gattung gehörte der Familie Cattarinich, auf welcher schon zu Ende des 18. und im Beginne des 19. Jahrhunderts größere Schiffe in Bau gegeben wurden. So ließ beispielsweise die in Lussin wohlbekannte Reederfamilie Vidulich im Jahre 1820 ein größeres Quersegelschiff, benannt „Primo Lussignano", konstruieren, und von diesem Zeitpunkte ab begann eine rege Bautätigkeit in Schiffen weiter Fahrt der heutigen Typen. Im Jahre 1840 wurde die Werfte Cosulich und gleichfalls um diese Zeit jene des Schiffbauers Nikolaus Martinolich eröffnet, denen bald weitere folgten, so daß man wohl sagen kann, daß sich auf der Insel Lussin der Schiffbau in ganz ungewöhnlich bedeutender Weise entwickelte. Reeder Josef Ivancich war der erste, welcher im Jahre 1861 auf der Werfte Martinolich ein Schiff in eigener Regie und nicht auf festen Baukontrakt konstruieren ließ (die Bark „Leone"), welchem Beispiele bald die meisten andern Reeder der finanziellen Vorteile wegen folgten. Die Jahre 1868, 1869 und 1875 waren die Glanzjahre für den regsamen Schiffbau in Lussin, denn 1868 liefen 16 Schiffe mit 7176 t, 1869 15 mit 7388 und 1875 10 mit 7194 t von Stapel. Von 1853 bis 1884 produzierte die Insel 245 Segelschiffe mit 98000 t Tragfähigkeit. Der verdienstvolle und unternehmende Schiffsbaumeister Nikolaus Martinolich begann zu Anfang der achtziger Jahre seine Werfte auch für den Eisenschiffbau einzurichten, und im Jahre 1884 lief das erste österreichische Segelschiff in Eisenkonstruktion dort von Stapel, die Bark „Gange" von 1071 Bruttotonnen, welcher schon 1886 die Bark „A. F. Cosulich" mit 301 Bruttotonnen folgte. Wenn

Digitized by Google

man bedenkt, daß schon 1844 in Liverpool der eiserne Segler „Richard Cobden" von 461 Tonnen erbaut worden ist, der auf seiner zweiten Reise von England um das Kap nach Bombay und zurück gegangen war, und daß seit 1853 in raschem Fortschritte sich die großen eisernen Segler auf den Weltmeeren eingebürgert hatten, so muß man bedauern, daß bei uns angesichts der vielen bedeutenden Vorteile des eisernen gegenüber dem hölzernen Schiffe so spät an diese Konstruktionsart geschritten worden ist. Im Jahre 1888 konstruierte Martinolich die eiserne Bark „Teresa Cosulich" von 475 Tonnen, dann 1891 die beiden Briggschuner „Frazer R." und „Cristo", je zu 200 Tonnen.

Hinsichtlich der Neuerungen auf dem Gebiete des Seglerbaues ist besonders interessant, was der Sohn des Reeders Ivancich der soeben genannten Bark „Leone" in einer kleinen, 1882 veröffentlichten Schrift mitteilt[1]. Er sagt, daß die guten Erfolge, welche sich bei dieser für Kornfrachten aus dem Schwarzen Meere erbauten Bark ergaben, und zwar sowohl was Geschwindigkeit als auch Tragvermögen und Stabilität anbelangen, ihn ermutigten, angesichts der veränderten Handelsrichtung für Segler (Reisen nach Amerika und Indien) an weitere Neuerungen und Verbesserungen im Seglerschiffbau zu denken. Ihm scheint die Einführung des Typs mit Spardeck, welcher von den Amerikanern bereits mit Vorteil für die Kabotage verwendet worden ist, von hohem Nutzen für die Ladefähigkeit und bessere Raumverteilung; und er war es, der seit der Mitte der sechziger Jahre seine Landsleute ermunterte, Schiffe mit Spardecks zu bauen. In der Tat wurde der gutgemeinte Rat befolgt, und so sehen wir 1870 die dem Reeder Candido Cav. Gerolimich gehörige Bark „Bolivar" von 495 Reg.Tonnen bereits mit Spardeck konstruiert. In dieser Form wurden bis 1881 in Lussin dann weitere 22 größere Segler (z. B. 1875 das Vollschiff „Imperatrice Elisabetta" von 1629 Tonnen und die Bark „Francesca T." [1111 Tonnen], 1878 das Vollschiff „Aurora I" [1045 Tonnen] und 1881 das Vollschiff „Armida" [1098 Tonnen]) erbaut, und auch die Werfte der Società navale di Ragusa ahmte das gute Beispiel nach. Ivancich gibt in seiner kleinen Schrift einige Daten über die „Aurora I", welche hier angeführt seien: Länge 49,2 m, Breite 9,9 m, Höhe 7,38 m, größte Tauchung bei 1570 Tonnen Ladung 6,55 m, Tauchung mit 450 Tonnen

[1] G. F. Ivancich, Relazione sul modello della nave austro-ung. a „Spardeck" „Aurora I", costruita a Lussinpiccolo sul cantiere del sig. N. Martinolich nell' anno 1877—1878. Trieste 1882 (bei B. Appolonio).

Digitized by Google

Ballast 4,12 m, Ladefähigkeit 4000 Ballen Baumwolle (New Orleans) oder 443 Standard Holz (St. Petersburg). G. F. Ivancich erklärt, daß der Aussage der Reeder und Kapitäne gemäß alle diese 22 Segler vollkommen den Anforderungen entsprochen hätten, so zwar, daß man diesen Typ als den einzig vorteilhaften bezeichnen könne, der zum Nutzen der Reeder die Konkurrenz mit dem Dampfer aufzunehmen und die Krisis, von der die heimische Handelsmarine betroffen ist, zu überwinden in der Lage sei.

So urteilte noch 1882 ein Mann, der zu den tüchtigsten unserer Reeder gehörte, und so mit ihm eine Reihe von anderen Männern der Praxis, wie wir bei Durchsicht der Protokolle der großen Marine-Enquete vom Jahre 1884, von denen ich im Kapitel über die Blüte und den Niedergang der Seglermarine sprach, mit lebhaftem Bedauern erfahren haben. Der ärgste Pessimist dieser Enquete, Kapitän V. Kamenarović, schnitt schon damals der österreichischen Seglermarine jede Zukunft ab (io sono dunque d'avviso, che la vela non può avere un qualsiasi avvenire, mentre questo è riservato esclusivamente al vapore), während der eben genannte Gasparo Filippo Ivancich, welcher den Sitzungen als Vertreter der Handelskammer in Rovigno beigewohnt hatte, zu seinen hartnäckigsten Gegnern gehörte[1] und der Eisenkonstruktion der Segler nach modernen Prinzipien das Wort redete, da man in England dazumal wieder mehrere große Segler auf Stapel gelegt hatte. Wie nun nach nahezu 20 Jahren seit jener denkwürdigen Enquete die Erfahrung lehrt, hat keiner der beiden Männer ganz recht behalten, vielmehr neigt sich die Wagschale zugunsten der Ansicht von Kamenarović; aber noch immer haben wir wenigstens ein paar Segler. Die neuesten Daten über den Stand der Segelmarine Österreichs sind freilich wieder trauriger als jene auf S. 166 für 1902 veröffentlichten. Wir haben gegenwärtig nur mehr:

Jahr	Weite Fahrt			Große Küstenfahrt		
	Schiffe	Tonnen	Bemannung	Schiffe	Tonnen	Bemannung
1903	14	13 027	181	9	1021	44

Unsere Segler können sich nur, wie schon früher erwähnt, noch auf den großen Meeren halten. Die jüngste Zeit hat uns gelehrt, wie Deutschlands und Englands große Segler auf den Ozeanen noch immer gewinnbringend verkehren, und es hängt für unsere kleinen Verhältnisse

[1] Vgl. Processi verbali ed atti della inchiesta per la marina merc. austriaca. Trieste 1885, pag. 129.

Digitized by Google

eigentlich nur von dem Willen des einen oder anderen Kapitalisten ab, ob er sein Geld in dieser Form anlegen oder lieber in Dampfer investieren will. Die Heimat, das Adriatische Meer, ist der Segelflotte jedenfalls der ganzen meteorologischen Situation nach ein ungünstiges Feld; nur die Verfrachtung von solchen Massengütern auf den Ozeanen, bei denen die Transportkosten nicht hoch sein dürfen, kann dem Segler lohnend sein, insbesondere in Zeiten, wo für Dampfer die Kohle teuer ist. Aber der Fortschritt der Technik, flüssige Feuerung, Verbesserung von Maschinen und Kesseln, Turbinenmaschinen, Ersparnis von Heizmaterial, wird in der Zukunft den Dampfer noch günstiger stellen und dem Segler den Kampf weiter erschweren. Nicht der Unternehmungsgeist fehlt unseren gegenwärtigen Reedern, sondern vielmehr haben sich unter dem Einflusse des Marine-Unterstützungsgesetzes und der für Dampfer günstigen Situation zu Ende des 19. Jahrhunderts alle auf diesen, rascher Erwerb versprechenden Schiffahrtszweig geworfen, und die Erfolge haben ihnen recht gegeben. Die Segelschiffahrt blieb vernachlässigt. Wir werden der Entwicklung der Dampfer weiter unten noch näher treten. Ein lebensfrischer Zug geht durch unsere Reederkreise.

Allmählich verkümmerte die Tätigkeit der Werften von Lussin im Laufe der letzten Jahrzehnte und schließlich versiegte diese einst so reichliche Quelle des Verdienstes für viele tüchtige Handwerker beinahe gänzlich bis auf spärliche Reste und die Werfte von Martinolich, die rechtzeitig noch den Eisen- und Stahlschiffbau aufgenommen hatte und gegenwärtig unter der Leitung von Marco U. Martinolich mit dem Baue unserer kleineren Dampfer für den Küstenverkehr lohnende Beschäftigung findet. Einem mir vorliegenden Ausweise über die Tätigkeit der rührigen Werfte aus dem Jahre 1900 entnehme ich folgende Angaben. Im Sommer des genannten Jahres baute Martinolich 2 stählerne Dampfer für die ungarisch-kroatische Schiffahrtsgesellschaft, die einen großen Teil des dalmatinischen Küstenverkehrs vermittelt, im Werte von 242 000 Kronen; ferner eine kleine Segelyacht und außerdem führte er noch einige größere Reparaturen an verschiedenen Dampfern kleiner Küstenfahrt aus. Das hiezu nötige Material bezog er der Hauptsache nach aus Österreich (Stahl aus Witkowitz und von der krainischen Industriegesellschaft, Holz aus den Alpenländern und Kroatien), aus England kam Munzmetall, aus Italien (Terni) Schiffsmaschinenteile. Im ganzen waren 5 Meister und 100 Arbeiter beschäftigt.

Von den übrigen Werften und kleinen Hellingen unserer Küste,

Digitized by Google

welche noch im Jahre 1847 eine reiche Tätigkeit entfaltet hatten, wie aus der Übersicht auf Seite 133 und der prozentuellen Zusammenstellung auf Seite 134 betreffs der Erbauung der Schiffe weiter Fahrt und großer Küstenfahrt entnommen werden kann, sind auch nur mehr spärliche Reste übrig geblieben und selbst diese sind nur in Bauten oder Ausbesserungen für kleine Küstenfahrer, Fischerbarken oder Boote beschäftigt. Unter diesen Hellingen ragen jene von Curzola besonders hervor. Dort ist Lorenzo Depolo ein anerkannt tüchtiger Bootbauer, dessen Erzeugnisse gesucht sind. Aber die ganze Lage der Kleinschiffbau-Industrie bei uns ist eine traurige; aus Kapitalsmangel müssen diese schwerkämpfenden Gewerbe sich mit äußerst primitiven Hilfsmitteln und menschlicher Handkraft begnügen, und es erscheint mir wohl ein Gebot der ausgleichenden Gerechtigkeit, wenn der Staat, welcher für die Hebung der Kleinindustrie in so vielen Gegenden der Monarchie durch Unterstützungen und Darlehen (Korb- und Strohhutflechtereien, Perlmutterdrechslerei, Messerschmiedereien usw.) werktätig eingreift, auch in Curzola und noch an anderen Küstenorten seine hilfreiche Hand darbietet[1]. Dadurch würde das Kleinschiffbau-Gewerbe in die Lage kommen, sich Motoren und Arbeitsmaschinen anzuschaffen. Ein verhältnismäßig geringfügiger Betrag von 30 000—40 000 Kronen, als unverzinsliches Darlehen auf eine Reihe von Jahren gespendet, die Gründung von Erwerbsgenossenschaften zum gemeinsamen Betrieb und Verkauf, würde genügen, um dem notleidenden Gewerbe so manchen Küstenortes auf die Beine zu helfen[2]. Wenn man aus der Geschichte des Schiffbau-Kleingewerbes weiß, daß z. B. eben die Bootbauer von Curzola seinerzeit einen blühenden Export mit ihren Erzeugnissen nach der venetianischen Republik und den Häfen der Levante, wo Mangel an dergleichen kleinen Hellingen herrscht, betrieben haben, so erkennt man sofort die lokalwirtschaftliche Bedeutung dieser Frage, auf welche ich die Aufmerksamkeit lenken möchte. Auch heute noch stammt ein guter Teil der in unserer Handelsmarine vorhandenen Seiten-

[1] Vgl. Dr. Arthur Breycha, k. k. Ministerialrat: die Gewerbe-Förderungs-Aktion des k. k. Handelsministeriums in Heft III des Werkes „Soziale Verwaltung in Österreich". Wien 1900.

[2] Vgl. Carl Wrabetz: Die Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften in Österreich in Heft III des Werkes „Soziale Verwaltung in Österreich". Wien 1900.

Digitized by Google

boote der Schiffe und der Boote für die Benutzung in den Häfen aus Curzola; aber sicher ist es, daß die Lage der verschiedenen Bootsbauer sowohl in diesem Küstenplatze wie anderwärts eine traurige ist und Hilfsmaßregeln heischt.

Für die Unterstützung des Schiffbaues ist verhältnismäßig wenig geschehen. Mit Allerhöchster Entschließung vom 7. August 1859 wurde dem hilfsbedürftigen Reederstande durch die österreichische Nationalbank ein Darlehen von einer Million Gulden gewährt, welches im Verlaufe einer Reihe von Jahren nicht nur gänzlich getilgt ward, sondern auch reiche Früchte getragen hatte, indem mittels desselben die Handelsflotte eine ansehnliche Vermehrung erfuhr. Die zu Ende der siebziger Jahre aufgetauchte Idee der Gründung einer maritimen Bank für derlei Zwecke blieb aber leider ein frommer Wunsch. Um diese Zeit mußte als traurige Wahrheit hingestellt werden, daß Dalmatien trotz des besten Willens nicht in der Lage war, sich durch eigene Hilfe zu heben und daß jede Aktion von der Regierung erwartet wurde. Es mangelte an Kapital und an Konsumtionsfähigkeit. Über die Steuergesetzgebung jener Zeit habe ich an anderer Stelle einiges erwähnt; lange bestand das Projekt für die zeitliche Befreiung der auf inländischen Werften erbauten Handelsschiffe von der Erwerb- und Einkommensteuer, aber es kam damals nicht zu dieser gewiß nützlichen wohlgemeinten Maßnahme und der heimische Schiffbau litt zweifellos unter dieser Härte, die erst später gemildert wurde. Nicht einmal jenen Schiffen, welche Havarien erduldet hatten, gewährte man dazumal eine zeitliche Befreiung von den Steuern. So trugen viele Momente dazu bei, die Lage des Schiffbaugewerbes immer trauriger zu gestalten. Die statistische Übersicht (S. 189*) über die Schiffe weiter Fahrt und großer Küstenfahrt, welche für Rechnung einheimischer Reeder im Inlande gebaut wurden, möge ein Bild der Verhältnisse geben.

Bis einschließlich des Jahres 1866 erscheinen in dieser Liste auch jene Schiffe der weiten Fahrt und der großen Küstenfahrt, welche in Venetien gebaut wurden; ferner sind bis 1879 auch die im ungarisch-kroatischen Litorale erbauten Schiffe der beiden genannten Kategorien aufgenommen. Die bei den Erbauungsjahren 1881 und 1883 angeführten, auf ungarisch-kroatischen Werften vollendeten Schiffe sind für Rechnung österreichischer Reeder hergestellt worden. Wie der Leser sieht, wurde seit dem Jahre 1881 kein Schiff der weiten Fahrt oder der großen Küstenfahrt für Rechnung österreichischer Reeder in Dalmatien konstruiert. Nur die Werften im Küstenlande (Triest und Istrien nebst

Digitized by Google

Übersicht der Schiffe weiter Fahrt und großer Küstenfahrt für heimische Reeder im Inlande erbaut:

Jahr	Küsten-land		Dalmatien		Ung.-Kroat. Litorale		Venetien		Summe		Zahl der Orte mit Werften			
	Schiffe	t netto	Schiffe	t netto	Schiffe	t netto	Schiffe	t netto	Schiffe	t netto	Istrien	Dalm.	Ung.-Kroat.	Venedig
1853	18	3 635	11	1 054	34	11 478	10	1 574	73	17 741	7	5	6	3
1854	13	5 462	8	2 189	25	10 100	7	1 331	53	19 082	4	4	5	2
1855	18	7 678	9	1 684	39	16 870	8	1 757	75	28 303	5	4	6	3
1856	27	10 750	12	4 152	36	14 301	9	2 113	84	31 316	7	4	7	2
1857	21	8 793	5	861	28	12 241	8	2 262	62	24 157	12	2	7	2
1858	9	2 954	2	579	15	5 270	8	2 161	34	10 964	6	2	5	2
1859	3	833	1	55	4	1 392	6	1 060	14	3 340	3	1	3	3
1860	6	1 521	3	92	9	3 016	4	373	22	5 002	5	2	5	3
1861	4	1 158	6	592	6	1 756	5	766	21	4 272	4	2	3	2
1862	16	5 861	6	597	10	3 780	4	884	36	11 122	7	3	3	2
1863	21	9 077	2	264	17	8 186	2	703	42	18 230	8	2	7	1
1864	10	4 833	3	156	12	4 926	1	319	26	10 234	7	2	4	1
1865	14	6 559	1	182	15	7 952	4	1 016	34	15 709	5	1	7	2
1866	18	6 364	1	25	15	8 276	3	832	37	15 497	8	1	7	3
1867	22	11 510	3	671	17	8 345	—	—	42	20 526	7	2	2	—
1868	31	15 325	1	30	24	11 295	—	—	56	26 650	8	1	3	—
1869	23	13 305	2	459	24	10 200	—	—	49	23 964	7	2	3	—
1870	25	13 529	1	48	24	11 438	—	—	50	25 015	9	1	4	—
1871	25	15 182	4	1 721	21	9 836	—	—	50	26 739	9	3	4	—
1872	16	8 322	2	982	7	2 571	—	—	25	11 875	6	2	4	—
1873	9	3 391	4	1 385	8	3 791	—	—	21	8 567	5	2	6	—
1874	16	7 641	3	827	15	8 187	—	—	34	16 655	5	2	4	—
1875	17	12 223	3	2 049	11	5 802	—	—	31	20 074	3	2	3	—
1876	16	7 311	1	686	8	3 623	—	—	25	11 620	4	1	4	—
1877	13	5 887	1	66	8	4 002	—	—	22	9 955	6	1	6	—
1878	13	7 188	1	777	8	3 993	—	—	22	11 958	5	1	5	—
1879	17	10 628	2	867	4	2 506	—	—	23	14 001	5	2	4	—
1880	12	6 805	1	52	—	—	—	—	13	6 857	4	1	—	—
1881	13	7 518	—	—	3	1 684	—	—	16	9 202	6	—	3	—
1882	7	5 522	—	—	—	—	—	—	7	5 522	2	—	—	—
1883	4	4 484	—	—	1	589	—	—	5	5 073	3	—	1	—
1884	10	5 162	—	—	—	—	—	—	10	5 162	4	—	—	—
1885	3	2 755	—	—	—	—	—	—	3	2 755	3	—	—	—
1886	11	7 220	—	—	—	—	—	—	11	7 220	2	—	—	—
1887	2	387	—	—	—	—	—	—	2	387	1	—	—	—
1888	1	2 441	—	—	—	—	—	—	1	2 441	1	—	—	—
1889	7	3 792	—	—	—	—	—	—	7	3 792	3	—	—	—
1890	5	1 465	—	—	—	—	—	—	5	1 465	2	—	—	—
1891	9	4 080	—	—	—	—	—	—	9	4 080	3	—	—	—
1892	4	1 025	—	—	—	—	—	—	4	1 025	1	—	—	—
1893	5	3 941	—	—	—	—	—	—	5	3 941	2	—	—	—
1894	1	223	—	—	—	—	—	—	1	223	1	—	—	—
1895	5	3 627	—	—	—	—	—	—	5	3 627	2	—	—	—
1896	1	48	—	—	—	—	—	—	1	48	1	—	—	—
1897	2	5 555	—	—	—	—	—	—	2	5 555	1	—	—	—
1898	1	618	—	—	—	—	—	—	1	618	1	—	—	—
1899	4	4 757	—	—	—	—	—	—	4	4 757	2	—	—	—
1900	6	9 715	—	—	—	—	—	—	6	9 715	3	—	—	—
1901	2	6 589	—	—	—	—	—	—	2	6 589	1	—	—	—
1902	4	6 142	—	—	—	—	—	—	4	6 142	2	—	—	—
1903	4	8 240	—	—	—	—	—	—	4	8 240	2	—	—	—

Digitized by Google

den Inseln im Quarnero) sind seit dem Jahre 1881 für die Vermehrung der heimischen Handelsflotte der weiten Fahrt und der großen Küstenfahrt noch bautätig.

Die ganze, mühsam aus den offiziellen Angaben zusammengestellte Liste ergibt für den Zeitraum der letzten 51 Jahre ein trauriges Bild der Abnahme der schiffbaulichen Tätigkeit in unserem Küstengebiete in bezug auf jene Schiffe, welche unter österreichischer Flagge über die heimatlichen Gewässer hinaus den Handel und Verkehr vermitteln. Wir sehen die einst lebensvollen dalmatinischen Werften veröden, weil die Segelschiffahrt niederging, weil Eisen und Stahl an Stelle des Eichenholzes ihren siegreichen Einzug in die Schiffbauindustrie hielten und sich niemand fand, der in Dalmatien seine Werften dem Geiste des eisernen Zeitalters gemäß umgestaltet hätte. Nur die großen Triester Werften des Lloyd und des Stabilimento tecnico folgen dem Rufe nach dem Stahlschiffe, und in Lussinpiccolo allein hat Martinolich seine Werft für Stahlbau auch eingerichtet, aber sie ist bis jetzt leider nur für die kleine Küstenfahrt in rühriger Tätigkeit.

Der einzige Lichtpunkt, der eine frohere Zukunft erwarten läßt, ist ein Blick auf die Statistik der jüngsten Jahre mit freundlicherem Bilde.

Freilich ist in die eben besprochene Liste nur die Kategorie der Schiffe großer Küstenfahrt und weiter Fahrt aufgenommen, und wir wollen nun versuchen, dem Leser an Hand offizieller Daten wenigstens aus den letzten Jahrzehnten das Bild in einiger Hinsicht in den nachfolgenden Übersichten zu vervollständigen.

Übersicht der schiffbaulichen Tätigkeit in Österreich und Ungarn.

Jahr	Zahl der bautätigen		Neubauten					Wert der ausgeführten Ausbesserungen	Gesamtwert der Arbeitsleistung	Zahl der beschäftigten Leute
			Anzahl der			Gesamttonnen	Wert			
	Werften	kleinen Hellinge	Dampfer	Segler	Boote		Kronen	Kronen	Kronen	
1866	39	13	5	45	57	17 782	4 237 780	558 422	4 796 202	2037
1867	42	10	3	52	652	22 584	4 700 330	460 852	5 161 182	2507
1868	45	14	7	63	382	32 187	9 357 400	576 554	9 933 954	2800
1869	30	15	5	65	333	30 915	8 065 080	1 381 788	9 446 868	3072
1870	41	10	4	69	283	33 909	7 637 940	1 020 070	8 658 010	3633
1871	39	14	1	58	387	29 795	6 035 030	1 631 578	7 666 608	3389
1872	41	9	11	36	444	15 350	5 340 300	206 190	5 546 490	3380
1873	22	22	8	27	207	14 287	5 622 192	2 177 710	7 799 902	2955

Fortsetzung.

Jahr	Zahl der bautätigen Werften	Zahl der bautätigen kleinen Helinge	Neubauten: Anzahl der Dampfer	Segler	Boote	Gesamttonnen	Wert Kronen	Wert der ausgeführten Ausbesserungen Kronen	Gesamtwert der Arbeitsleistung Kronen	Zahl der beschäftigten Leute
1874	34	18	5	53	197	20 033	7 437 488	490 358	7 927 846	3533
1875	29	21	6	36	180	20 695	6 872 456	2 327 636	9 200 092	3258
1876	32	14	5	32	191	12 936	4 232 016	2 499 180	6 731 196	2770
1877	31	22	4	36	182	11 726	2 116 395	2 639 486	4 755 881	1998
1878	29	21	2	47	147	16 235	5 416 710	2 740 836	8 157 546	1913
1879	28	18	8	34	200	19 310	6 448 420	2 670 762	9 119 182	1826
1880	22	26	7	46	152	10 295	5 566 768	4 441 944	10 008 712	1297
1881	24	23	5	47	190	9 754	4 855 324	2 330 032	7 185 356	3311
1882	19	25	14	39	48	6 432	4 496 960	2 229 220	6 726 180	3244
1883	23	24	13	22	64	11 293	4 519 870	2 822 820	7 342 690	3517
1884	17	27	9	22	146	10 008	4 425 218	3 019 902	7 445 120	3411
1885	17	26	7	32	139	4 706	3 008 200	3 067 772	6 075 972	3676
1886	19	28	5	31	128	10 101	7 061 820	3 422 992	10 484 812	3801
1887	18	29	3	21	190	1 911	657 710	3 234 060	3 891 770	3514
1888	19	35	5	16	182	2 605	720 430	3 196 080	3 916 510	3229
1889	17	31	7	12	223	4 830	3 542 430	3 528 784	7 071 214	3637

Übersicht der schiffbaulichen Tätigkeit in Österreich.

Jahr	Zahl der bautätigen Werften	Zahl der bautätigen kleinen Helinge	Neubauten: Anzahl der Dampfer	Segler	Boote	Gesamttonnen	Wert Kronen	Wert der ausgeführten Ausbesserungen Kronen	Gesamtwert der Arbeitsleistung Kronen	Zahl der beschäftigten Leute
1890	18	29	11	13	214	3 911	1 308 248	5 196 700	6 504 948	3151
1891	19	26	11	21	211	8 526	3 207 440	5 284 696	8 492 136	3422
1892	19	27	11	16	263	3 339	1 561 394	5 479 484	7 040 878	3555
1893	21	25	5	8	204	7 556	3 118 352	4 136 346	7 254 698	3637
1894	19	28	4	14	242	2 380	774 160	3 851 870	4 626 030	4055
1895	18	26	7	13	263	6 201	3 559 430	4 133 334	7 692 764	4017
1896	17	24	9	10	381	2 416	1 356 886	3 782 106	5 138 992	4450
1897	17	24	7	12	355	11 313	4 966 722	3 809 280	8 776 002	3337
1898	20	25	8	19	298	4 088	1 761 012	3 934 000	5 695 012	4563
1899	18	23	15	26	362	11 963	5 104 518	3 859 206	8 963 724	4719
1900	18	20	7	20	161	14 406	5 716 950	3 818 945	9 535 895	4840
1901	20	20	6	22	160	16 152	5 475 042	3 747 680	9 222 722	5790
1902	19	23	8	13	184	7 674	5 470 626	4 018 630	9 489 256	6391
1903	17	23	8	24	228	11 718	9 280 265	3 102 800	12 383 065	5021

Digitized by Google

In die erste der beiden Übersichten, welche die Jahre 1866 bis 1889 umfaßt, wurde gemäß den statistischen Angaben der Jahrbücher der Triester Seebehörde auch die schiffbauliche Tätigkeit des ungarisch-kroatischen Litorale aufgenommen; die letztere schwand aber gegen Ende der achtziger Jahre des verflossenen Jahrhunderts immer mehr dahin, bis sich schließlich im annuario marittimo per l'anno 1890 die Notiz findet, daß im ungarisch-kroatischen Küstengebiete während des Jahres 1889 überhaupt weder ein Neubau noch eine Ausbesserung eines Schiffes stattgefunden hat.

Die zweite der beiden Übersichten, nämlich jene über den Zeitraum von 1890 bis 1903, enthält nur mehr die Angaben betreffs Österreichs allein. Der Schiffbau in Fiume und längs der kroatischen Küste war in diesen letzten vierzehn Jahren übrigens kein namhafter. Erst in jüngster Zeit hat die königlich ungarische Regierung Verhandlungen eingeleitet, welche auf die Gründung einer größeren Werfte in Fiume abzielen.

Besonders hervorgehoben sei, daß die Tätigkeit der großen Werften der k. und k. Kriegsmarine in Pola und jene des kleinen Stapels in Teodo, sowie die Inanspruchnahme der Werften im Privatbesitze für Rechnung der Kriegsmarine nicht in Berücksichtigung gezogen worden ist.

Wie aus beiden Übersichten entnommen werden kann, ist die Zahl der bautätigen Werften vom Maximum 45 des Jahres 1868 in der Gegenwart auf das Minimum von 17 herabgesunken, während die Zahl der kleinen Hellinge oder Stapel, denen jedoch jede Bedeutung abgesprochen werden muß, ziemlich stationär geblieben ist. Letztere setzen ihren Betrieb oftmals durch längere Zeit aus oder sind je nach Bedarf und Nachfrage zeitweilig gut beschäftigt. Überblickt man nun die Rubriken über die Anzahl der Neubauten der Dampfer, Segler und Boote im Zusammenhalte mit der Tonnenproduktion, so ergibt sich zunächst eine blühende Tätigkeit namentlich im Segler- und Bootsbaue für den Zeitraum von 1866 bis in das Jahr 1875. Von da ab zieht sich eine Periode der wirtschaftlichen Depression, unterbrochen durch kurze Lichtblicke, durch volle zwanzig Jahre hin und erst mit dem Jahre 1897 beginnt wieder eine freundlichere Epoche, welche bis in die Gegenwart andauert. Bedenkt man aber, daß im Jahre 1875 der Gesamtwert der von den Werften für Handelsschiffbauten gelieferten Arbeitsleistung mit 9 Millionen und 200000 Kronen beziffert wird und dieselbe Wertzahl um das Jahr 1901 wieder erscheint, so muß man wohl oder übel zugeben, daß der Fortschritt kein zufriedenstellender ist, selbst wenn

Digitized by Google

man auch berücksichtigt, daß in den Zahlen für 1901 nur die Tätigkeit der österreichischen Werften allein enthalten ist, während bei den Zahlen des Jahres 1875 noch die ungarisch-kroatischen Werften mitbegriffen sind.

Man ist durch die beiden Übersichten versucht, zu berechnen, wie viel von dem Gesamtwerte der Arbeitsleistung eines Jahres auf den Kopf der in den Werften beschäftigten Leute entfällt; aber so interessant diese Berechnung auch ist, so bietet sie doch keine verläßlichen Resultate, weil einzelne Werften öfters mit Kriegsschiffbauten für die k. und k. Kriegsmarine (auch für auswärtige Staaten, z. B. Argentinien) betraut waren, sich daher eine größere Mannschaft halten mußten, während in den beiden Übersichten weder der Wert der Kriegsschiffe noch deren Tonnengehalt miteinbezogen ist. Die Feststellung dieses Einflusses auf die Mannschaftszahl der Werften entzieht sich jedoch dem Rahmen dieser flüchtigen Skizze. Im allgemeinen ergibt sich vom Jahre 1866 bis zum Jahre 1880 eine steigende Tendenz des Gesamtwertes der Arbeitsleistung des einzelnen Mannes und sodann bis gegen das Ende der achtziger Jahre wieder ein Fallen dieses Wertes, welchem eine Periode der Steigerung bis in die Gegenwart sich anschließt:

Zeitraum	Jahreswert der Arbeitsleistung pro Kopf	Zeitraum	Jahreswert der Arbeitsleistung pro Kopf
	Kronen		Kronen
1866—1870	2684	1886—1890	1617
1871—1875	2322	1891—1895	1903
1876—1880	4355	1896—1900	1780
1881—1885	2033	1901—1903	1848

Wie in den einzelnen Bezirken der Hafenkapitanate die Zahl der bautätigen Werften und kleinen Hellinge während des Zeitraumes von 1866 bis 1903 geschwankt hat, mögen nachstehende Übersichten zeigen:

Digitized by Google

Jahr	Anzahl der Werften im Bezirke von:										Anmerkung
	Triest	Rovigno	Pola	Lussin	Fiume	Jenags	Zara	Spalato	Ragusa	Meljine	
1866	9	7	—	8	10	1	—	2	2	—	
1870	10	8	—	8	9	2	—	1	3	—	
1875	8	—	—	6	5	1	—	3	6	—	
1880	7	—	—	5	2	—	1	2	5	—	
1885	6	—	—	3	1	1	1	2	3	—	
1889	7	—	—	4	—	—	2	1	3	—	
1890	7	—	—	5	fällt weg	fällt weg	2	1	3	—	
1895	9	—	—	4			1	1	3	—	
1900	10	—	—	4			—	1	3	—	
1901	10	—	—	6			1	—	3	—	
1902	10	—	—	4			1	1	3	—	
1903	10	—	—	2			1	1	3	—	

Jahr	Anzahl der kleinen Hellinge im Bezirke von:										Anmerkung
	Triest	Rovigno	Pola	Lussin	Fiume	Jenags	Zara	Spalato	Ragusa	Meljine	
1866	1	—	—	1	—	1	—	6	4	—	
1870	—	—	—	1	—	—	—	9	—	—	
1875	5	6	1	—	—	2	1	6	—	—	
1880	6	6	1	5	—	—	—	6	2	—	
1885	8	4	1	5	—	—	—	6	2	—	
1889	11	6	1	6	—	—	—	5	2	—	
1890	12	5	1	4	fällt weg	fällt weg	—	4	3	—	
1895	8	4	1	6			—	3	4	—	
1900	7	4	—	4			1	4	2	—	
1901	6	4	1	1			2	4	2	—	
1902	6	4	1	4			2	4	2	—	
1903	6	4	—	5			2	4	2	—	

Es sei hier erwähnt, daß im Sinne der offiziellen Statistik unter Werften jene Schiffbauplätze verstanden sind, die sich für den Bau von Schiffen über 200 Bruttotonnen eignen; alle anderen Plätze sind unter den kleinen Hellingen angeführt.

Um nun schließlich noch einen Überblick über die Arbeitstätigkeit der Werften und Hellinge der Küstenorte, soweit sie den Handelsschiffbau betrifft, zu gewinnen, seien die nachfolgenden Zusammenstellungen veröffentlicht:

Digitized by Google

Übersicht der Neubauten von 1890 bis 1903.

Werften und Hellinge	Bruttotonnen-Neubau im Jahre													
	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Triest Lloyd . .	—	—	—	1738	—	2470	—	9095	320	7126	8313	7588	5241	6371
Triest Stabilim.	1749	6079	1323	4920	1304	1689	1447	966	2428	3182	4712	5962	670	3666
Capodistria . .	08	28	20	—	8	212	2	13	46	12	10	92	24	13
Isola	17	14	37	—	20	24	22	34	20	40	16	13	13	32
Pirano	17	1	—	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—
Portorose . . .	119	182	170	—	87	61	127	164	188	352	272	255	39	97
Grado	89	78	110	—	184	221	110	132	103	143	45	37	28	49
Rovigno . . .	17	13	12	38	77	14	24	58	32	20	100	296	237	100
Cittanova . . .	1	—	1	—	—	5	4	8	3	8	8	7	8	10
Ika	12	10	6	3	4	6	4	5	5	—	—	—	—	—
Lussinpiccolo. .	1194	1552	1179	327	315	1113	181	219	428	597	573	893	582	420
Cherso	—	167	3	6	—	2	72	4	1	1	6	95	—	167
Bescanuova . .	10	4	—	5	12	16	8	4	10	35	—	—	4	6
Klimno	—	8	1	15	17	12	11	—	—	3	—	—	—	4
Malinska . . .	—	—	4	10	8	5	—	2	4	—	3	—	3	1
Zara	13	—	—	—	—	—	—	—	16	16	33	32	38	48
Sebenico . . .	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stretto	—	—	—	—	—	—	13	25	56	29	—	43	29	60
Drače.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	7	35
Spalato. . . .	—	3	3	9	62	29	21	14	14	13	10	25	17	170
Traù	117	77	118	50	75	47	43	64	51	42	65	33	44	42
Cittavecchia . .	3	3	2	2	1	—	—	1	3	1	2	—	—	3
Makarska . . .	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milná	—	—	—	—	2	7	—	6	7	7	4	8	6	7
Verboska . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	13	15	13	9	5	9
Curzola. . . .	435	287	341	164	192	244	313	482	330	305	219	740	670	403
Gravosa. . . .	9	20	9	8	12	11	14	17	10	16	2	7	9	4

Digitized by Google

Übersicht der Neubauten von 1866 bis 1889.

Jahr	Bruttotonnen in den Seebezirken von									
	Triest	Rovigno	Pola	Lussin	Zara	Spalato	Ragusa	Meljine	Fiume	Jenggs
1866	5 496	151	—	2932	—	92	99	—	9 007	5
1867	7 674	74	—	3710	—	122	1563	—	9 411	30
1868	11 466	233	—	8168	—	147	1567	—	10 157	449
1869	10 576	445	—	7643	—	172	1522	—	10 553	4
1870	15 229	533	—	4489	—	179	2035	—	10 697	747
1871	12 531	28	430	4945	—	168	2684	—	8 356	653
1872	5 659	514	151	3926	—	361	1527	—	3 198	14
1873	6 535	95	—	1336	—	42	1756	—	4 520	3
1874	7 606	131	6	3412	10	141	1247	—	6 001	1479
1875	5 202	15	8	7194	26	58	2361	—	5 825	6
1876	2 439	2	11	5781	12	124	925	—	3 634	8
1877	3 054	21	—	4157	17	44	426	—	4 006	—
1878	4 262	66	5	6685	17	102	1102	—	3 996	—
1879	9 940	23	21	5478	2	89	1171	—	2 586	—
1880	6 603	45	77	2975	20	103	400	—	72	—
1881	4 360	73	152	3023	26	52	384	—	1 684	—
1882	5 485	77	4	619	14	165	68	—	—	—
1883	10 224	53	30	218	23	41	55	—	615	34
1884	7 283	42	15	2304	20	105	236	—	—	3
1885	3 824	19	19	586	6	99	149	—	—	4
1886	7 639	43	80	1927	6	126	207	—	71	2
1887	792	22	18	610	15	184	260	—	—	10
1888	1 623	9	15	733	23	43	156	—	—	3
1889	3 227	19	12	1280	20	86	186	—	—	—

Leider ordnet die offizielle Statistik der Jahre 1866 bis 1889 die Neubauten nur nach den einzelnen Bezirken der Hafenkapitanate in Österreich, beziehungsweise der Hafenämter in Ungarn und nur vom Jahre 1890 ab sind die Orte, wo Schiffbau und Ausbesserung alter Fahrzeuge betrieben wurde, namentweise angeführt. Ich habe nur die Übersicht der Bruttotonnen an neuen Bauten angegeben und erwähne, daß ein ganz bedeutender Teil der Tätigkeit, nämlich die Reparaturen, hier nicht aufgenommen sind. Wie hoch deren Wert in Kronen zu veranschlagen ist, erkennt man aus den „Übersichten der schiffbaulichen Tätigkeit in Österreich und Ungarn[1]." So manche einst blühende Werfte ist zugrunde gegangen, so viele fristen ein kümmerliches Dasein und doch sollte man meinen, daß einige dieser Kleinindustrien bei Anwendung geeigneter Hilfe oder Unterstützung seitens des Staates, wie ich sie weiter oben angedeutet habe, noch zu erhalten wären oder wieder lebensfähig

[1] Vgl. oben S. 190 und 191.

gestaltet werden könnten, wenn man ihnen die Mittel vorstreckt, um technische Verbesserungen im Betriebe einführen zu können und sich Hilfsmaschinen anzuschaffen. In dieser Richtung wären die Schiffbauplätze von Capodistria, Portorose, Grado, Rovigno, Lussinpiccolo und Cherso im Gebiete des Küstenlandes, jene von Spalato, Traù und Curzola in Dalmatien besonders berücksichtigungswert, weil sie die wirtschaftlichen Vorbedingungen erfüllen, aus denen gefolgert werden kann, daß etwa aufgewendete Staatsunterstützung nicht verschwendet ist, sondern ein Kapital darstellt, welches fruchtbringende Zinsen tragen muß. So manche der alten Werften ist aber als verloren zu betrachten und es würde sich nicht lohnen oder als verfehlte Maßnahme zu betrachten sein, sie künstlich wieder zu erwecken, denn man muß bedenken, daß auch in dem kleinen Küstenverkehre immer mehr und mehr der Dampfer aus Stahl überhandnimmt und der Segler schwindet. Für den Dampfer, für den Bedarf an Seglern und Booten, an Fischerfahrzeugen und für die aus dem näheren Auslande einlaufenden Bestellungen genügen einige wenige kleinere Werften, die aber im angedeuteten Sinne unterstützt werden sollten, damit sie in die Lage versetzt sind, modern und gut zu bauen.

Einem langgefühlten Bedürfnisse derjenigen Reederkreise, welche im Besitze kleinerer Dampfer sind, ist durch die Errichtung eines Schwimmdocks im Hafen von Triest vor wenigen Jahren abgeholfen worden. Dieses an der inneren Seite des großen Wellenbrechers von Triest verankerte Dock ist auch mit den nötigen Reparaturwerkstätten versehen und steht im rührigsten Betriebe, ein sicherer Beweis für dessen Notwendigkeit, eine Entlastung für die großen Trockendocks des Lloydarsenals und des Stabilimento tecnico triestino, eine ganz wesentliche Verbilligung der bisherigen Ausbesserungskosten für kleine Schiffe.

Greifen wir nun noch in die Vergangenheit zurück und entreißen wir der Vergessenheit des Aktenstaubes ein Buch, welches uns über die Tätigkeit der heimischen Werften in den Jahren 1854 bis 1857 genauen, offiziellen Aufschluß erteilt, so finden wir so manche wertvolle Angaben, die uns heute nach 50 Jahren wie eine seltsame, kaum glaubhafte Erscheinung anmuten. Reichste Tätigkeit an allen Ecken und Enden der vielgestaltigen und langgedehnten Küste leuchtet uns da im statistischen Bilde aus jeder Zeile hervor und es sei mir gestattet, nachstehende kurze, übersichtliche Darstellung aus dem „Protocollo dei Squeri esistenti nell' Impero Austriaco dall' anno 1854 in poi", dem Protokolle über die Werften des Kaiserstaates, zu veröffentlichen. Die Daten umfassen nur den Zeitraum von 1854—1857.

Digitized by Google

Werftentätigkeit im Zeitraum 1854 bis 1857.

Ort	Gründer oder Besitzer	Jahr der Entstehung	Neubauten					Ausbesserungen	Gesamtwert der Arbeit	Beschäftigte Leute pro Jahr
			Segler	Dampfer	Boote	Tonnen	Wert in Gulden	Wert in Gulden		
Servola	Tonello u. Bilaffer	1853	3	1	—	1124	95 006	1 000	96 006	
Servola	Ruzzier, Bon.	1853	9	—	—	2809	241 400	—	241 400	1046
S. Marco	Tonello, Kaspar	1836	4	2	2	1032	52 500	84 236	136 736	
Lloydarsenal	Lloyd	1834	—	—	—	—	—	207 083	207 083	
Muggia	Tonello, Jos.	1852	2	—	—	976	50 000	—	50 000	47
Capodistria	Grasso, Ant.	1838	—	—	4	33	1 770	—	1 770	
Capodistria	Bori, Nik.	1827	6	—	—	2307	134 800	—	134 800	
Capodistria	Piscitello, Aug.	1838	6	2	2	2337	158 700	—	158 700	96
Capodistria	Gebr. Piscitello	1851	5	—	3	1646	105 300	40 000	145 300	
Capodistria	Bishop, Joh.	1851	5	—	—	2517	162 000	5 000	167 000	
Capodistria	Deste, R.	1773	2	—	1	841	55 300	—	55 300	
Portorose	Gebr. Furegoni	1828	—	—	23	113	5 096	500	5 596	27
Portorose	Gräfin Grisoni	1828	2	—	6	412	36 415	—	36 415	23
Portorose	Gräfin Grisoni	1828	11	—	1	138	6 470	1 580	8 050	15
Rovigno	Borri, M.	1759	14	—	9	300	14 840	750	15 590	
Rovigno	Borri, Jos.	1690	2	—	6	65	3 605	—	3 605	
Rovigno	Borri, Jos.	1807	4	—	2	119	10 935	1 600	12 535	54
Rovigno	Borri, Dom.	1797	3	—	3	1036	114 870	870	115 740	
Rovigno	Borri, Dom.	1797	5	—	4	172	10 795	3 900	14 695	
Parenzo	Sbisà, Seb.	1789	1	—	4	61	2 640	1 650	4 290	15
Voloska	Minach, Joh.	1853	1	—	—	505	70 000	—	70 000	60
Voloska	Cattalinich, A.	1805	—	—	—	—	—	300	300	6
Ika	Gemeinde	1750	6	—	2	1007	70 250	14 422	84 672	33
Lussinpiccolo	Cattarinich, S.	1794	12	—	—	5095	370 500	18 900	389 400	
Lussinpiccolo	Cattarinich, J.	1854	1	—	—	228	20 000	1 400	21 400	
Lussinpiccolo	Peranovich, J.	1855	2	—	—	863	44 000	4 267	48 267	
Velopign	Cosulich, A.	1841	4	—	—	1847	112 000	5 150	117 150	insge-

Digitized by Google

Sardoceva	Martinolich, M.	1851	11	—	1	4051	268 400	3 240	271 640	samt 337
Sardoceva	Nicolich, M.	1854	4	—	—	41	2 850	218	3 068	
Sardoceva	Tarabocchia, A.	1855	4	—	—	1611	69 700	—	69 700	
Sardoceva	Stuparich, L.	1855	—	—	—	—	—	51	51	
Valdarche	Vidulich, M.	1856	2	—	—	832	40 000	—	40 000	
Cherso	Rizzi, Joh.	1830	3	—	—	602	34 500	1 060	35 560	30
Cherso	Gabre, Peter	1776	1	—	1	306	1 450	1 830	3 280	16
Cherso	Latin, Nik.	1798	1	—	3	106	6 730	2 970	9 700	11
Cherso	Chiole, Andr.	1799	1	—	—	96	8 000	—	8 000	19
Cherso	Chinchelli, Lor.	1776	2	—	—	640	61 200	600	61 800	31
Vallone (Cherso)	Spadon, Jos.	1856	2	—	—	1006	106 800	—	106 800	127
Lussingrande	Schiffbaugesellschaft	1856	2	—	—	998	125 000	300	125 300	73
Fiume	Zencovich, Ph.	1806	12	—	—	4716	472 000	—	472 000	
Fiume	Braniczanj, G.	1846	11	—	—	5110	587 000	16 000	603 000	
Fiume	Poglayen, M.	1854	11	—	—	3966	445 000	—	445 000	
Fiume	Gopčević, Sp.	1848	14	—	2	6505	672 000	2 000	674 000	
Sušak	Cosulich, Joh.	1823	10	—	4	4310	430 900	17 000	447 900	453
Pečine	Cosulich, Joh.	1828	7	—	—	4202	480 000	—	480 000	
Pečine	Zanon, Andr.	1840	16	—	—	6930	657 000	—	657 000	
Pečine	Sablich, Joh.	1851	20	—	1	7969	782 000	—	782 000	
Martinschizza	Cattalinich, Fr.	1801	9	—	1	3406	364 000	182 000	546 000	
Braida	Sablich, Joh.	1857	2	—	—	760	84 000	—	84 000	
Buccari	Gemeinde	?	3	—	—	1503	184 000	—	184 000	
Buccari	Gemeinde	1851	4	—	—	1752	184 000	2 800	186 800	162
Buccari	Gemeinde	sehr alt	11	—	—	4928	527 000	18 000	545 000	
Portoré	k. k. Zentralseebehörde	1729	3	—	—	893	58 650	—	58 650	26
Zengg	Gemeinde	1851	2	—	—	695	83 000	7 950	90 950	37
Carlobago	Gemeinde	1851	3	—	5	123	6 190	—	6 190	9
Bettina	Gemeinde	?	—	—	2	3	200	500	700	7
Sebenico	Schule zum heil. Nikolaus	1609	—	—	2	4	200	10 300	10 500	33
Arbe	Gemeinde	?	—	—	6	10	340	280	620	3
Gravosa	Staatseigentum	?	6	—	3	1067	108 105	9 755	117 860	58
Curzola	Gemeinde	?	45	—	729	6703	280 851	93 355	374 206	206
Gravosa	Staatswerfte	?	5	—	12	1032	160 690	16 310	177 000	37

Digitized by Google

Fortsetzung.

Ort	Gründer oder Besitzer	Jahr der Entstehung	Neubauten					Ausbesserungen	Gesamtwert der Arbeit	Beschäftigte Leute pro Jahr
			Segler	Dampfer	Boote	Tonnen	Wert in Gulden	Wert in Gulden		
Spalato	Cattalinich, M.	1812	—	—	1	3	70	—	70	14
Spalato	Bui, Lor.	1812	2	—	2	86	2 390	650	3 040	14
Cittavecchia	Babare, N.	1816	2	—	4	367	49 515	1 236	50 751	36
Cittavecchia	Stalio, Vinz.	1804	—	—	2	6	115	1 000	1 115	
Milnà	Gebr. Bonacich	1800	4	—	—	130	3 960	—	3 960	161
Milnà	Bonacich, L.	1851	4	—	—	109	4 330	—	4 330	
Milnà	Bonacich, Pr.	1818	1	—	—	45	2 000	280	2 280	
Traù	Cattalinich, A.	?	—	—	6	21	425	—	425	116
Bua	Cattalinich, A.	?	—	—	7	32	560	—	560	
Bua	Coschina, Th.	?	—	—	10	55	1 120	—	1 120	
Lesina	Staatswerfte	1857	1	—	2	50	3 075	508	3 583	19
Venedig	Grasso, M.	1806	8	—	—	1 579	162 500	1 000	163 500	372
Venedig	Grasso, P.	?	2	—	—	441	37 000	400	37 400	
Venedig	Pavan, A.	1825	8	—	1	3 064	272 700	2 000	274 700	
Venedig	Cucco, A.	1780	—	—	—	—	—	3 000	3 000	
Venedig	Busetto, J.	1815	—	—	—	—	—	14 000	14 000	
Venedig	Canciani, L.	1785	—	—	—	—	—	4 000	4 000	
Venedig	Vignola, H.	1814	—	—	—	—	—	3 000	3 000	
Venedig	Amadi, F.	?	4	—	—	1 146	114 000	4 000	118 000	
Venedig	Fonda, A.	1806	—	—	—	—	—	1 500	1 500	
Venedig	Miani, A.	?	—	—	—	—	—	100	100	
Venedig	Cucco, A.	1810	—	—	—	—	—	300	300	
Venedig	Lloyd	1828	—	2	26	5 346	454 000	29 600	483 600	103
Chioggia	verschiedene	?	64	—	97	3 443	169 901	9 198	179 099	483
Summe der drei Jahre:			437	7	1002	115 392	10 518 609	854 899	11 373 508	—
Mittel:			146	2	334	38 464	3 506 203	284 966	3 791 169	4415

Bei mehreren der in der Übersicht angeführten Werften ist das Entstehungsjahr als unbekannt nicht angegeben. Ihre Gründung reicht vielleicht weit in das Mittelalter, in die venetianische Epoche, zurück. Es wäre dankenswert, wenn an Hand unserer reichen Stadtarchive (Parenzo, Zara, Ragusa u. a. m.) und der Familienüberlieferungen dieser Sache nachgeforscht würde. Viele der Werften entstammen dem 18., einige noch dem 17. Jahrhunderte.

Erwähnt sei, daß das Lloydarsenal in Triest seit 1857 als mit einer Aufschleppvorrichtung auf Rollen, die durch eine 30pferdige Dampfmaschine und Pumpwerke betrieben war, versehen, angegeben ist. Die Werfte A. Piscitello in Capodistria besaß schon damals eine Anstalt, um Holz durch Einwirkung von Wasserdämpfen zu biegen. Die Werfte von Portoré ist als k. k. Seearsenal bezeichnet, mit vier Hellingen ausgestattet; als dessen Begründer erscheint Kaiser Karl VI. im Jahre 1729 angegeben und als Eigentümer ist die Zentralseebehörde angeführt. Bei den Werften von Bettina auf der Insel Mortér und von Sebenico geht aus dem Protokolle als Gründerin die Republik Venedig hervor. Die Tätigkeit der dem Staate gehörigen, uralten Werften von Gravosa ward genossenschaftlich durch die ansässigen Schiffsbaumeister ausgeübt. Schließlich sei noch erwähnt, daß auf der Werfte des österreichischen Lloyd in Venedig (S. Giovannni della Giudecca) eiserne Flußboote als in Bau befindlich erscheinen.

Die Übersicht und die wenigen Notizen aus dem Protokolle, mit denen ich diese Statistik schließe, mögen einen Einblick in die interessanten Verhältnisse von 1854—1857, der Glanzepoche des österreichischen Seglerbaues, geben. Ein Bild vielverteilter Arbeit des Volkes, an der auch so manches kleine Gemeinwesen reichen Anteil hatte, entrollt sich dem Leser. Wie viel ist aus jener Epoche unwiederbringlich dahingeschwunden!

Für die Heranbildung von Schiffbaumeistern oder Schiffbauingenieuren besteht seit dem Jahre 1869 in Triest ein eigener Schiffbaukurs, mit dessen administrativer Leitung die Direktion der k. k. Staatsgewerbeschule derzeit betraut ist. Der Kurs dauert zwei Jahre, kann erst nach Ablegung der Maturitätsprüfung einer Mittelschule (Ablegung einer Aufnahmeprüfung) begonnen werden und umfaßt auf Grundlage intensiver Ausbildung in der höheren Mathematik und Mechanik ein reiches Programm fachwissenschaftlicher Gegenstände (Schiffbau und Schiffsmaschinenbau). Nach Zurücklegung des Kurses haben die Aspiranten durch zwei Jahre auf Werften des In- oder Auslandes sich beim praktischen Schiffbau verwenden zu lassen, worauf sie

Digitized by Google

einer strengen Staatsprüfung unterzogen werden, um schließlich durch die Triester Seebehörde ein Diplom über ihre Befähigung zum Seeschiffbau zu erhalten. Es liegt in der Absicht, das Programm des Kurses von zwei auf drei Jahre zu erweitern und die Schiffbauschule in ihrem Lehrziele zu vertiefen, oder aber an der Wiener Technik je eine Lehrkanzel für Schiffbau und Schiffsmaschinenbau zu errichten. Der Schiffbaukurs ist schwach besucht, doch sind eine Reihe unserer tüchtigsten Schiffbauingenieure aus demselben hervorgegangen. Die Ingenieure für Schiffmaschinenbau sind auf den technischen Hochschulen des Reiches herangebildet und haben sich sodann diesem Spezialfache gewidmet.

Für Marinehandwerker, Arbeiter für Werften und Maschinenwerkstätten, ist seit dem Jahre 1870 eine Schule in Triest errichtet, deren Besuch unentgeltlich ist. Diese Schule ist in zwei abgesonderte Jahrgänge eingeteilt, einer für Schiffbauarbeiter, der andere für Maschinenarbeiter.

Schiffsmaschinisten müssen eine staatliche Prüfung über ihre Befähigung ablegen, doch ist beabsichtigt, einerseits eine eigene Seeschiffs-Maschinistenschule zu errichten, anderseits weit strengere Anforderungen bei den Maschinistenprüfungen zu stellen, da die Erfordernisse des modernen Schiffsmaschinendienstes gebieterisch die Umgestaltung des derzeitigen Befähigungsnachweises, welcher verhältnismäßig zu leicht erworben werden kann, erheischen.

Die Überwachung des Schiffbaues durch den Staat erfolgt im Sinne der Gewerbe-Ordnung durch die politischen Behörden als Gewerbe-Behörden, denen die Institution des Gewerbe-Inspektorates zur Seite steht. Die Seebehörde zu Triest hat im Sinne der Allerhöchsten Entschließung vom 30. Januar 1850, womit deren Wirkungskreis bebestimmt wurde, unter ihren vielseitigen anderen Aufgaben auch jene zugewiesen erhalten, die Bedürfnisse des Schiffbaues zu erforschen und zu beurteilen, die diesen Industriezweig betreffenden Maßregeln auszuführen. Sie hat leitend und überwachend, ausübend und beratend einzugreifen. Ihr ist die Beaufsichtigung des Seeschiffbaues, die Einflußnahme auf dessen gedeihliche Fortbildung, die Handhabung der Schiffseichungsvorschriften, die Bestellung geeigneter Schiffbaumeister zur Untersuchung der Bauart und Beschaffenheit der Seeschiffe, die leitende Fürsorge zur Herstellung, Verbesserung und Instandhaltung der Werften, die Einholung periodischer Nachweisungen über die inländischen Schiffbauergebnisse zur Pflicht gemacht. Gemäß des Gesetzes vom 30. März 1873 und des Zollgesetzes vom 25. Mai 1882 kann die zollfreie Einfuhr der zum

Digitized by Google

Baue und zur Ausrüstung von Schiffen auf Werften nötigen Gegenstände bewilligt werden. Welche Gegenstände darin inbegriffen sind, wird durch Verordnungen des Finanz- und Handelsministeriums bestimmt, deren jüngste aus dem Jahre 1888 stammt. In Betreff der Schiffseichungsvorschriften wurde ein Gesetz vom 15. Mai 1871 erlassen, dessen Verfügungen jenen der meisten Seestaaten sehr ähnlich sind. Reziprozitätsverträge über die gegenseitige Anerkennung der Schiffsmeßbriefe wurden mit mehreren Staaten (z. B. England, Nordamerikanische Union, Deutsches Reich, Frankreich, Italien u. a. m.) geschlossen. Für die Vornahme der Prüfung zum beeideten Schiffseicher besteht eine eigene Kommission bei der Triester Seebehörde, welche unter dem Vorsitze des nautischen Inspektors dieses Amtes fallweise einberufen wird. Hinsichtlich der oben erwähnten periodischen Nachweisungen über den inländischen Schiffbau hat die Seebehörde am 20. Mai 1866 eine Instruktion an die Hafenämter über den Vorgang bei Ausfüllung der vorgeschriebenen Ausweise erlassen. Die Endergebnisse werden alljährlich im Annuario marittimo, dem statistischen Jahrbuche der Seebehörde, welches nach einem einheitlichen Grundplane seit dem Jahre 1848 erscheint, veröffentlicht. Die nun mehr als fünfzig Jahre umfassende Folge dieser Annalen bietet für die Erkenntnis der Verhältnisse unserer Handelsmarine ein außerordentlich wertvolles statistisches Material, aus dem ich so viele der angeführten Zahlenreihen entnehmen konnte.

Von Bedeutung für den heimischen Schiffbau ist endlich noch das Gesetz vom 27. Dezember 1893 über die Unterstützung der Handelsmarine, dessen Gültigkeitsdauer zwar nunmehr abgelaufen ist, da es für zehn Jahre in Kraft getreten war, dessen Erneuerung aber für das Jahr 1904 in Erwartung steht. Einstweilen wurde dessen Geltung durch Kaiserliche Verordnung auf ein Jahr verlängert. Der Artikel IV dieses Gesetzes bestimmt eine zehnprozentige Erhöhung des „Betriebszuschusses" für eiserne oder stählerne Schiffe, die auf heimischen Werften erbaut wurden und eine Erhöhung von 25 % dieses Zuschusses, wenn sie mindestens zur Hälfte aus inländischem Materiale hergestellt sind. Der Betriebszuschuß selbst ist eine staatliche Unterstützung von 12 Kronen pro Netto-Tonne eines Dampfers oder 9 Kronen eines Seglers, welche bis zum Ablaufe des 15. Lebensjahres eines eisernen oder Stahlschiffes gewährt und deren Höhe mit Beginn des 2. Jahres nach dem Stapellauf um 5 % der ursprünglichen Subvention jährlich vermindert wird. Der Artikel IX desselben Gesetzes verfügt die Befreiung von der Entrichtung der Erwerb- und Einkommensteuer für alle Seehandelsschiffe

Digitized by Google

auf die Dauer von 5 Jahren. An Stelle dieses Artikels ist in der Folge die Kaiserliche Verordnung vom 27. Dezember 1900 getreten, welche sich auf die Befreiung von der infolge der Steuerreform vom 25. Oktober 1896 neugeregelten Erwerbsteuer bezieht. Schon mit dem Gesetze vom 19. Juni 1890 war die zeitliche Befreiung von den genannten Steuern für die im Inlande erbauten Dampfer oder eisernen und stählernen Segler verfügt worden.

Um nun ein flüchtiges Bild zu erhalten, in welcher Weise der Schiffbau auf heimischen Werften an der Anzahl unserer Dampfer weiter Fahrt und großer Küstenfahrt beteiligt ist, nehmen wir z. B. das Annuario pro 1902 zur Hand. Wir sehen daraus, daß von den 134 Dampfern dieser beiden Schiffahrtskategorien 89 oder 66·4 % der Gesamtzahl in England, 5 oder 3·7 % in Deutschland, 1 oder 0·8 % in Italien erbaut sind, während aus heimischen Werften 39 Schiffe oder 29·1 % der Gesamtzahl stammen. Der Anteil unserer Schiffbauindustrie an der Konstruktion unserer Dampferflotte ist demnach noch viel zu klein, nicht einmal ein Drittel derselben ist in Österreich erbaut. Seit dem Inslebentreten des Marineunterstützungsgesetzes, seit dem 1. Januar 1894 bis zum 1. Januar 1902, wurden an heimischen Dampfern der beiden genannten Kategorien nur 15 im Inlande konstruiert, wahrlich kein erfreuliches Bild! Man sieht, daß der weitaus größere Teil des zum Baue und Kaufe von Dampfern benötigten Kapitals in das Ausland wandert. Ende des Jahres 1901 waren von dem Gesamt-Bruttotonnen-Raume unserer Dampfer der weiten Fahrt und großen Küstenfahrt, d. i. von 349 185 Tonnen 71 % = 247 848 t aus England, 93912 = 27 % aus Österreich, 6778 = 2 % aus Deutschland, und 647 = 0·1 % aus Italien. Von den 77 Dampfern der kleinen Fahrt erscheinen Ende des Jahres 1901 im Auslande 18 oder 23·4 % erbaut, aus heimischen Werften stammen 57 oder 74 % und unbekannten Erbauungsortes sind 2 oder 2·6 %. Der prozentuelle Anteil der aus dem Inlande herrührenden Schiffe kleiner Fahrt an deren Gesamtraume ist demnach hinreichend groß zu nennen. Im Kleinschiffbaue sind also unsere Werften für die österreichische Seeschiffahrt bisher in befriedigender Tätigkeit gewesen, denn drei Viertel der Anzahl der Dampfer dieser Kategorie ist heimischer Abkunft und bei den Seglern ist dieses Verhältnis naturgemäß noch viel günstiger; aber beim Großschiffbaue müssen wir sagen, daß sich unserer Werfteninduſtrie noch ein überreiches Feld der Tätigkeit für die heimische Flotte darbietet. Der große, beinahe momentane Bedarf an Schiffsräumten, welcher zu Beginn des neuen und Ende des vorigen

Digitized by Google

Jahrhunderts im Weltverkehre eingetreten war, veranlaßte unsere Reeder, die Dampfer dort zu kaufen, wo solche auf Werften oder im Privatbesitz schon feil waren und daher sowohl, wie auch wegen der billigeren Kaufpreise stammt unser Schiffsmaterial der weiten Fahrt zu 71% aus England. Das Marineunterstützungsgesetz, von welchem man sich einen großen Erfolg für die inländische Werftentätigkeit versprach, hat diesen Erfolg durchaus nicht gebracht; eine Belebung der Werften aus diesem Grunde ist nicht eingetreten. Selbstredend waren unsere Werften für Großschiffbau nicht untätig; das Lloydarsenal baute rüstig für den eigenen gesellschaftlichen Bedarf, wie wir an anderer Stelle früher gezeigt haben, das Stabilimento der Hauptsache nach für die Kriegsmarine und das Ausland; aber für den Bedarf der Handelsmarine freier Fahrt (d. i. jener mit Ausnahme des Lloyd) wurde wenig geleistet. Schon bei der großen Marineenquete des Jahres 1884, über deren Arbeiten ich weiter oben (Seite 157*) einiges erwähnte, hatte man geträumt, daß durch ein Marineunterstützungsgesetz die Werften für heimischen Schiffbau in vollen Anspruch genommen sein würden. Nun ergibt sich die Notwendigkeit bei der Erneuerung des Subventionsgesetzes, das doch nur künstliche, wenn auch derzeit noch dringend nötige Hilfe gewährt, darauf Bedacht zu nehmen, wie unserer Schiffbauindustrie unter die Arme gegriffen werden kann. Dieses Arbeitsfeld bedarf entschieden eines Aufschwunges; abgesehen von der Gewährung unverzinslicher Darlehen aus dem Titel der Gewerbeförderung, deren ich schon früher erwähnte, müßte durch tarifarische Maßnahmen bei Beschaffung der aus dem Inlande zu beziehenden Materialien und durch Zuwendung besonderer Bauprämien für Schiffe aus inländischem Materiale eine Unterstützung gegeben werden, die sich nicht nur auf die großen, sondern auch auf die kleinen Schiffe zu erstrecken hätte; denn zweifellos ist der Anteil österreichischer Schiffe inländischen Baues im großen Verkehrsleben zur See, wie im kleinen Betriebe am heimischen Meere noch in keinem richtig entsprechenden Verhältnisse zur tatsächlichen Teilnahme des Reiches am gesamten Seehandel.

Wir haben oben gesehen, daß in den Jahren 1854 bis 1857 die Anzahl der im Schiffbau beschäftigten Leute im Mittel pro Jahr 4415 betrug und ziehen wir nun von dieser Summe die Anzahl der in den ungarisch-kroatischen und venetianischen Werften bediensteten Leute ab, so bleiben für den rein österreichischen Teil des Reiches noch immer 2770 Personen übrig. Dementgegen hatten wir beschäftigt:

Digitized by Google

im Jahre	1880	1219	Leute,
„ „	1885	3631	„
„ „	1890	3151	„
„ „	1895	4017	„
„ „	1900	4840	„
„ „	1901	5790	„
„ „	1902	6391	„
„ „	1903	5021	„

Erst nach 24 Jahren wurde wieder die Zahl von 1857 erreicht und seit dem Beginne des neunten Jahrzehntes des verflossenen Jahrhunderts ist eine erfreuliche stetige Steigerung der Arbeiterzahl zu verzeichnen.

Leider kann ich hier nur in wenigen, andeutenden Zügen auf die Arbeitsverhältnisse in unseren beiden großen Werften des Lloydarsenals und des Stabilimento tecnico eingehen und muß den Leser, der sich genau informieren will, auf die einschlägige, erschöpfende und gediegene Schrift des k. k. Finanzrathes Dr. Gustav Lippert[1] aufmerksam machen, die über dieses Thema in jeder Hinsicht gründlichsten Aufschluß erteilt. Hiernach ist der Anteil der eigentlichen Vollarbeiter an der Gesamtzahl der beschäftigten Leute beim Lloydarsenale etwa 67 % (Stabil. 90 %), jener der jugendlichen Hilfsarbeiter beiläufig 7 %, jener der Arbeiterinnen 4 %, der Rest entfällt auf Matrosen, Handlanger, Wächter und Diener, sowie die Aufseher und Meister. Die Mehrzahl der Arbeiter ist in den Werkstätten mit Motorenbetrieb, beim Maschinenbau, als Schmiede und Nieter beschäftigt, die Arbeiterinnen nähen Segel oder sind in der Dampfwäscherei tätig. Der Nachfrage nach Arbeit entspricht stets ein zahlreiches Angebot. Unter den Entlassungsgründen steht obenan eigener Wille mit 50 % aller aus dem Dienst Tretenden, dann Arbeitsmangel mit 30 %, Todesfall 8 %, Militärdienst 6 %, Ungehorsam 5 %, Alter 1 %. Die überwiegende Zahl der Arbeiter (54 %) verbleibt nur kurze Zeit, etwa 2—3 Jahre im Dienste, doch gab es am 1. Januar 1900 beim

[1] Dr. Gustav Lippert, Die Arbeitsverhältnisse im Lloydarsenale und Stabilimento tecnico triestino. 2. Heft der Mitt. des k. k. arbeitsstatistischen Amtes im Handelsministerium. Wien 1902 bei Alfred Hölder. Vgl. ferner: Soziale Rundschau: II. Jahrg. Maiheft 1901, Die Arbeitsverhältnisse im k. u. k. Seearsenale in Pola. S. 540; I. Jahrg. Nov.-Heft 1900, Die Unfallversicherung im Polaner Arsenale. S. 720; dann Dr. Rainer Keßlitz, Die Lohnarbeiter der k. u. k. Kriegsmarine in den Mitt. des arbeitsstatistischen Amtes im k. k. Handelsministerium. 1. Heft 1900 (bei A. Hölder in Wien).

Digitized by Google

Lloyd beiläufig 18 % (Stab. 29 %) mit 10—20 Dienstjahren,
„ 19 % (Stab. 6 %) „ 21—30 „
„ 7 % (Stab. 4 %) „ 31—40 „
„ 2 % (Stab. 3 %) „ über 40 „

Ein Viertel der Arbeiter gehört dem ledigen Stande an, unter den Verheirateten sind die kinderlosen, dann jene mit 1—3 Kindern so ziemlich in gleicher Zahl vertreten, Familien mit 4—5 Kindern sind häufig. Der Nationalität nach überwiegen die Leute aus Triest mit italienischer Muttersprache (50 %), dann Slaven aus der Umgebung der Stadt (30 %). Während im Lloydarsenale keine Ausländer beschäftigt sind, beläuft sich die Zahl derselben im Stabilimento nach einer Zusammenstellung aus jüngster Zeit auf 9 % in der Werfte und ebensoviel in der Maschinenfabrik. Im Lloydarsenale stellen die Arbeitslöhne etwa 25 % der Produktionskosten dar. Die Entlohnung erfolgt wie in jedem Fabrikbetriebe entweder nach Zeit oder Stück. Unter den Zeitlöhnen seien erwähnt:

Feinmechaniker	2.00—6.00	Kronen täglich,
Schiffsmechaniker . . .	2.60—5.60	„ „
Modelltischler	2.40—4.40	„ „
Gießer	2.48—4.80	„ „
Kesselschmiede	2.00—6.20	„ „
Nieter	2.00—5.20	„ „
Schlosser	2.20—6.20	„ „
Schiffszimmerleute . . .	2.00—6.20	„ „
Hilfsarbeiter	2.00—3.80	„ „
Heizer	1.48—3.20	„ „
Arbeiterinnen	1.20—2.00	„ „
Lehrjungen	0.20—2,90	„ „

Die Löhne sind durchschnittlich im Stabilimento etwas höher, als im Lloydarsenale.

Die Matrosen erhalten monatlich durchschnittlich 82 Kronen. Im Arsenale werden Anstrichsarbeiten, Dockungen, viele Neubauten, das Vernieten der Schiffsbleche und Platten in Gruppenakkord vergeben; Maschinen- und Kesselbau erfolgt meist in Taglohn; sehr selten und nur bei schwierigen Leistungen erfolgt Gewinnbeteiligung. Im Stabilimento wird überwiegend in Akkord gearbeitet. Der Akkordverdienst übersteigt den Taglohn im Lloydarsenale um höchstens 30—40 %, beim Stabilimento um etwa 60—70 %, hiervon bilden jedoch sehr beschwerliche Arbeiten eine Ausnahme. Der Durchschnittslohn eines tüchtigen Vollarbeiters beträgt in 300 Schichten beiläufig 1400 Kronen, wovon etwa 45 Kronen jährlich

Digitized by Google

an Steuern, Unfalls- und Kranken-Versicherung abfallen. Diese Versicherungen sind obligatorisch wie überall. Eine eigene Betriebskrankenkasse besteht nicht; es ist dem Arbeiter angenehmer, bei einem vom Arbeitgeber unabhängigen Institute versichert zu sein und dort seine Ansprüche vertreten zu können. Eine Anzahl von Vereinskrankenkassen der Arbeitervereine besorgt die Versicherung, z. B. die Unione operaja Triestina oder die Società operaja Triestina. Erstere gewährt bei wöchentlichen Mitgliederbeiträgen von 50—60 Hellern tägliche Krankenunterstützungen von 2 Kronen während 20 Wochen, dann eine Krone bis 52 Wochen, im Todesfalle eine Anweisung von 60 Kronen an die Angehörigen.

Das Vereinswesen unter den Triester Arbeitern ist ungemein ausgebildet und vielfach nach einzelnen Berufszweigen zersplittert. Die Vereine fördern nach Kräften die geistigen und materiellen Interessen ihrer, sehr mäßige wöchentliche Beiträge leistenden Mitglieder. Zweck der Vereine ist die Pflege des Gemeinsinnes, der Standesehre, der Unterstützung in Krankheit und Arbeitslosigkeit, die Arbeitsvermittlung. Erwähnt seien: der Klub für Mechaniker und Maschinisten (Club fra meccanici e macchinisti) [Monatsbeitrag 1 Krone], die Vereinigung der Mechaniker und verwandten Berufe (Società dei meccanici ed arti affini), die Vereinigung der Kesselschmiede (Società dei calderai in ferro), jene der Gießer (Società fra operai fonditori), jene der Tischler (Consorzio fra falegnami), jene der Heizer (Società triestina fra fuochisti) und endlich der Handlanger (Associazione fra braccianti).

Bei einem durchschnittlichen Werftenarbeiterstande von 5000 Mann kommen in Triest jährlich etwa 3000 Krankheitsfälle vor, welche sich der Häufigkeit nach in folgender Reihe ordnen lassen: Rheuma, Verdauungsstörungen, Verletzungen, Krankheiten der Atmungsorgane, des Nervensystems, Infektions-Krankheiten und endlich der Haut[1]. Eigentliche Berufskrankheiten können nicht festgestellt werden. Die hygienischen und sanitären Verhältnisse sind im Lloydarsenale weit besser wie auf der Werfte des Stabilimento.

Leider ist die allgemeine Invaliditäts- und Altersversorgung der arbeitenden Klassen bis heute bei uns ein frommer, heißersehnter Wunsch geblieben, dessen dringliche Erfüllung sich nicht von der Hand weisen läßt. Im Lloydarsenale ist die Sache in der Weise geregelt, daß die Gesellschaft je nach der Dienstzeit monatliche Unterstützungen gewährt, die nach 30 Dienstjahren 24 Kronen, im besten Falle aber 32 Kronen betragen. Einige wohltätige Stiftungen trachten gleichfalls, das traurige

[1] Vgl. Dr. Lippert S. 50—58.

Digitized by Google

Los invalider Arbeiter zu mildern. So steht beispielsweise dem „Invalidenfond Kaiser Franz Joseph I. und Kaiserin Elisabeth" der jährliche Betrag von 4300 Kronen zur Verteilung an Bedürftige zur Verfügung. Ebenso gibt es seit 1888 eine aus Anlaß des kaiserlichen Regierungsjubiläums gegründete Unterstützungskasse, welcher die Gesellschaft jährlich 2000 Kr. zuweist; ferner werden diesen Zwecken die Eintrittsgelder für den Besuch des Arsenals und die einfließenden Strafgelder gewidmet; endlich sorgen die Stiftungen „Imperator" und „Karl Freiherr von Rittmayer" für die Unterstützung von Witwen und Waisen des niederen Dienstpersonales und der Arbeiter. Das Stabilimento gewährt den Verunglückten und Invaliden bis zu 60 % des Lohnes als Unterhaltsbeitrag.

Wie ich schon gelegentlich der Skizze der Geschichte des Lloyd in den ersten zwei Jahrzehnten seiner Tätigkeit erwähnte, sind Arbeiterwohnhäuser (1864) gebaut worden. Gegenwärtig sind nun 227 kleine Arbeiterwohnungen des Lloyd vorhanden, für welche die Monatszinse zwischen 8 und 24 Kronen schwanken. Die Arbeiterunfallsversicherungsanstalt hat gleichfalls in Nähe der Werften eine größere Anzahl zweckmäßiger kleiner Wohnhäuser gebaut, die sich zahlreichen Zuspruchs namentlich seitens der Arbeiterschaft des Stabilimento erfreuen. Etwa 1000 Arbeiter der letzteren Fabrik wohnen in Muggia und werden durch einen Dampfer täglich zur Werfte um geringes Fahrgeld befördert. Die Arbeiterschaft ist stark am Aktienkapitale dieses Schiffahrtsunternehmens beteiligt. Seit 1879 besteht zu Nutzen der Beamten und der Arbeiterschaft des Lloyd ein eigener Konsumverein mit einer Filiale in den Arbeiterwohnhäusern. Die Waren werden zum Selbstkostenpreise nebst Regiezuschlag verabfolgt und können mittelst Lohnabzug bezahlt werden. Eine eigene Arsenalsbibliothek und jene des von Fabriksarbeitern Triests gegründeten Circolo di studi sociali sorgen für Belehrung und Unterhaltung. Die aus dem Nachlasse des Lloydpräsidenten E. Baron Morpurgo errichtete und in der Nähe des Arsenals gelegene Volksschule für Knaben und Mädchen nebst Kindergarten wird von etwa 160 Kindern zumeist des Arbeiterstandes besucht.

Angesichts der stetigen und in enormem Maße zunehmenden Teuerung aller Lebensmittel in Triest ist die materielle Lage der Arbeiterschaft durchschnittlich ungünstig zu nennen. Leider ist das Laster des übermäßigen Weingenusses weit verbreitet und hierzu durch die überaus zahlreichen kleinen Weinschenken (Osterie) zu häufig Gelegenheit geboten. Doch muß gesagt werden, daß sich der überwiegende Teil der Arbeiterschaft der Werften durch Gewissenhaftigkeit und Tüchtigkeit, durch An-

Digitized by Google

spruchslosigkeit und Mäßigkeit auszeichnet, wobei der harmlos heitere Sinn des Südländers italienischer Zunge dennoch zu voller Geltung kommt. Ernster in ihrer ganzen Lebensauffassung sind die Arbeiter slavischer Abstammung, namentlich jene aus dem Innern Istriens oder von der Küste Dalmatiens. Auf den Werften und kleinen Hellingen längs unseres dalmatinischen Küstengebietes herrschen bei durchwegs kärglicher Bezahlung der Arbeiterschaft noch echt patriarchalische Zustände im Verhältnisse zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer, wie sie sich von alters her eingebürgert hatten.

Ein weites Feld für Betätigung heimischen Gewerbfleißes, für Beteiligung von Kapital bei Schaffung und Vergrößerung unserer Handelsflotte, deren Anteil am Welthandel im Vergleiche zur wirtschaftlichen Kraft des Reiches und zum Handelsanteile anderer Staaten noch viel zu gering ist, ein überreiches Gebiet sozialer und wirtschaftlicher Reform in Verbesserung der Arbeitsgesetzgebung, in Vorsorge für Alter und Dienstuntauglichkeit, in Gründung von Kredit- und Berufsgenossenschaften, eröffnet sich dem neuen Jahrhundert zum Zwecke der ferneren Hebung des Seeschiffbaues, in welchem in technischer Beziehung gewiß hervorragend Gutes und Zweckmäßiges geleistet worden ist.

V. Der österreichische Lloyd von 1856 bis in die Gegenwart.

Unter dem Einflusse der staatlichen Subvention, welche, wie wir am Schlusse des II. Kapitels gesehen haben, im Jahre 1855 in der Höhe von einer Million Gulden jährlich dem österreichischen Lloyd bewilligt worden war, trat im Beginne des 3. Jahrzehnts der Tätigkeit dieser Gesellschaft eine erhebliche Vermehrung des Schiffsparkes ein, und damit konnte an die allmähliche Ausdehnung der Aktionssphäre geschritten werden. Schon 1857 wurde die karamanische Küste mit einer Linie bedacht, ein regerer Verkehr Syriens mit Ägypten eingeleitet, und nach Westen erstreckte sich das Verkehrsnetz über Bari, Palermo, Livorno, Marseille bis Barcelona, wodurch die einst so blühenden Handelsbeziehungen mit Spanien neue Belebung erfuhren; auch mit Malta trat der Lloyd über die Zwischenhäfen Korfu und Messina in Verbindung. Ein im Jahre 1858 bei der Kreditanstalt für Handel und Gewerbe aufgenommenes Anlehen von mehreren Millionen Gulden unterstützte die Bestrebungen des Verwaltungsrates hinsichtlich der intensiveren Verdichtung des Verkehrsnetzes namentlich in der Levante, wo sich der Lloyd eine angesehene Stellung errungen hatte. Aber die niederen Frachtraten, der täglich sich mehrende

Digitized by Google

Konkurrenzkampf mit ausländischen Schiffahrtsgesellschaften nötigten in diesem Jahre neuerdings dazu, an die Regierung mit dem Ersuchen heranzutreten, einen eigenen Postvertrag mit dem Lloyd abzuschließen. Der Gesellschaft wurde am 30. Dezember 1858 für die im Postdienste zurückgelegte Meilenzahl eine staatliche Entschädigung gewährt und an Stelle der bisherigen Subvention trat nunmehr eine erhöhte Entlohnung für kontraktliche Leistungen im Interesse des allgemeinen Verkehrs, ein durchaus richtiges Prinzip. Immerhin war jedoch der Lloyd damals in einer sehr schwierigen finanziellen Situation, da die schwebende Schuld des Unternehmens eine enorme Höhe erreicht hatte und das Kriegsjahr 1859 den ungünstigsten Einfluß auf die Bilanz übte, indem eine Reihe von Linien auf die Dauer des Krieges eingestellt werden mußte. Man erkannte, daß nicht im Passagier- und Posttransporte, sondern in der Warenbeförderung der Schwerpunkt des Unternehmens zu suchen sei und gestaltete demnach das Material, die Schiffe, nach und nach um. Im Jahre 1861 war der Bau des Arsenals mit einem Kostenaufwande von nahezu 5 Millionen Gulden beendet worden; die Regierung hatte für 3 Millionen Gulden Aktien des Lloyd übernommen, die Aktionäre erhielten im Bestialle 4 % Interessen ihres Kapitals, etwaige Überschüsse des Erträgnisses wurden der Konsolidierung zugewendet und Verwaltungsreformen eingeleitet, wozu eine eigene Kommission eingesetzt wurde; das schwimmende Material auf dem Pöstrome kam in die Donau und auf die Save in kommerziell bessere Tätigkeit; denn die Pöschiffahrt hatte bisher nur mit Verlust gearbeitet. Diese vielseitigen Maßnahmen hatten eine finanzielle Erholung des Unternehmens zur Folge, so daß 1862 die Betriebsergebnisse sich bereits günstiger gestalteten. Der Lloyd konnte schon 1864 an die Ausbreitung seiner Linien im Schwarzen Meere schreiten, seinen Verkehr bis Odessa ausdehnen. In diesem Jahre erlosch der Postvertrag mit der Regierung, und bei dem neuen Vertrage des Jahres 1865 ward der Postdienst eingeteilt in Auslandslinien mit Eilverkehr und einer Staatssubvention von 4.20 Gulden pro durchlaufene Seemeile, in Linien mit Normalverkehr und einer Subvention von 2.50 Gulden pro Meile und endlich in Inlandslinien ohne Subvention. Der Gesamtstaatsbeitrag belief sich auf etwa 2 Millionen Gulden jährlich; die Vertragsdauer ward auf 7 Jahre festgesetzt. Zum Präsidenten des Verwaltungsrates wurde E. von Morpurgo gewählt, und die nun kommende Entwicklungsperiode des Lloyd muß als eine günstige bezeichnet werden trotz der Schäden durch den Krieg des Jahres 1866 und des Verdienstentganges

Digitized by Google

infolge der Sanitätsmaßregeln anläßlich der damals hereinbrechenden Choleraepidemie. Rüstig schritt man an die Erneuerung des Schiffsmaterials, an den Bau von Dampfern oder deren Ankauf in England. Der Orientverkehr ward neuerdings verdichtet, von Varna Eilfahrten nach Konstantinopel eingerichtet, und von dort reichte eine direkte Linie nach Odessa. Im Becken des östlichen Mittelmeeres gelangte eine Kreislinie Triest, Alexandrien, Beirut, Smyrna, Konstantinopel, Syra, Korfu, Triest zur Ausführung, in welche Port-Said späterhin aufgenommen wurde. Übereinkommen mit den Eisenbahnverwaltungen ermöglichten Kumulativtarife; auch für die direkte Verladung von Baumwolle aus Indien, die von Suez nach Alexandrien mit Bahn transportiert worden war, kam ein Vertrag mit der Bombay-Bengal-Steam-Navigation zustande.

So lieferten denn die Jahre 1867 und 1868 günstige finanzielle Resultate, und als 1869 das große Ereignis der Eröffnung des Suezkanals für den Welthandel eintrat, dem Kaiser Franz Joseph beigewohnt hatte, war der Lloyd mit der Einrichtung seiner Versuchslinie Triest—Bombay einer der ersten, der den neuen Welthandelsweg betrat (31. Januar 1870). Freilich mangelte es im Beginne noch an hinreichendem Exporte, während der Import schon reichen Gewinn versprach. In Port-Said organisierte die Gesellschaft einen Überschiffungsdienst von den Indienfahrern auf die Mittelmeerdampfer, die wöchentlich von dort nach Triest weiterliefen. Bahnfrachtermäßigungen kamen dem Bestreben des Lloyd nach Ausnützung des neuen Verkehrsweges zu Hilfe.

Heutzutage, wo der Suezkanal schon längst zu den althergebrachten Selbstverständlichkeiten des Verkehrslebens gehört, ist es schwer, sich in die Zeit vor dessen Eröffnung zurückzudenken, eine Zeit der größten und mannigfaltigsten Hoffnungen auf Belebung verlassener Verkehrswege, der Erwartung reichen Handelsgewinnes, aber auch so mancher Befürchtung und bitteren Enttäuschung. Man glaubte schon damals die Epoche unmittelbar bevorstehend, wo durch den Ausbau der Orientbahnen der Südosten Europas den kürzesten Weg nach Ostasien gewinnen werde, wo neue Kräfte und frisch keimendes Leben die weiten herrlichen Gebiete zwischen Adria und Pontus befruchten würden, Kultur erzeugend und verbreitend, da, wo seit Jahrhunderten unter dem Einflusse der türkischen Invasion die uralten Stätten der hellenischen, später der byzantinischen und venetianischen Zivilisationsepoche in jenes starre, dumpfe Hinbrüten versunken waren, das uns Fallmerayer in seinen un-

Digitized by Google

vergeßlichen „Fragmenten aus dem Orient" so treffend geschildert hat. Der weitausblickende Admiral Bernhard Freiherr von Wüllerstorf-Urbair[1], einer unserer besten, schrieb dazumal: „Die Hoffnung auf eine solche Zukunft ist es wert, daß sich Europa vereinige, um ein Werk zu unterstützen, welches alle Grundbedingungen zur sicheren Erreichung des großen Zweckes in sich schließt: die europäische Türkei zu einem auch volkswirtschaftlich wertvollen Teil der zivilisierten Welt zu machen. Welche Wichtigkeit diese Umgestaltung für Österreich-Ungarn haben müsse, bedarf wohl für den Einsichtigen keines Beweises."

In jedem Falle mußten bei Eröffnung des Kanals die alten Handelswege zu immer größerer Geltung gelangen, und es lag nun am Lloyd, die günstige Situation reichlichst auszunützen, was anfangs nur zögernd geschah. In scharfer Weise trat dem Unternehmen nunmehr die englische Konkurrenz gegenüber, vor allem die Peninsular and Oriental Co. mit ihrer Linie Alexandrien—Brindisi—Venedig. Aber auch das österreichische Bahnnetz ermangelte in der Richtung nach Triest noch so vieler notwendiger Alimentationslinien, von denen eine der bedeutendsten erst in unseren Tagen ausgebaut wird. Immer wieder, in jener Zeit wie heute, wiederholt sich das gleiche Spiel, einerseits der Ruf des Lloyd nach Vergrößerung des Fahrparkes und des Tragvermögens seiner Schiffe, anderseits der Kapitalsmangel und die absolute Notwendigkeit kräftiger Staatshilfe. Vor jedem Postvertragsabschlusse, vor jeder Erneuerung der Staatssubvention bei Ablauf des Termins die nämliche, periodische Erscheinung!

Im Postvertrage des Jahres 1871 gewährte der Staat 2 Millionen Gulden als Subvention für den Dienst in der Levante. Aber immer dringlicher brach sich die Erkenntnis von der großen Wichtigkeit eines direkten Verkehrs mit Indien Bahn und von der hohen Bedeutung des Unternehmens für den Außenhandel der Gesamtmonarchie. So schritt man zu weiteren Verhandlungen. Mit der Sanktion des neuen Vertrages durch die Legislativen beider Reichshälften veränderte der Lloyd am 16. Dezember 1872 seine Firma in die Bezeichnung: Österreichisch-ungarischer Lloyd. Die Abmachungen wurden auf sechs Jahre — ein zu kurzer Termin für die Interessen einer Gesellschaft von der handelspolitischen Bedeutung des Lloyd — abgeschlossen. Gemäß

[1] Vermischte Schriften des k. k. Vizeadmirals Bernhard Freih. v. Wüllerstorf-Urbair; Graz 1889 (in 200 Exemplaren gedruckt); herausgeg. von seiner Witwe. S. 151.

Digitized by Google

des ersten Vertragsteiles, der für beide Staatsgebiete der Monarchie und den Lloyd bindend war, verringerte sich die Subvention von 2 Millionen Gulden auf 1 700 000 Gulden bei gleichzeitiger Auflassung einiger Linien im Auslande und Verdichtung des Küstenverkehrs in der Heimat, namentlich mit Rücksicht auf häufigere Berührung von Fiume. Gemäß des zweiten Vertragsteiles, der für die österreichische Reichshälfte allein galt, zahlte die Regierung 190 000 Gulden für 12 jährliche Reisen von Triest nach Bombay nebst der Vergütung für die Taxen der Suezkanal-Durchfahrt. Die Bilanz des Jahres 1871 war eine zufriedenstellende gewesen und hatte den Aktionären eine Erhöhung der Dividende beschert; auch das Jahr 1872 schloß günstig ab; aber schon 1873 trat ein fühlbarer Rückschlag unter dem Drucke der bekannten Finanzkrisis und der Teuerung der Kohle ein, und man sah sich gezwungen, unter ziemlich günstigen Modalitäten ein Anlehen von 3 Millionen Gulden aufzunehmen. Die Gesellschaft verfügte damals über 73 größtenteils neue Dampfer, und man trug sich mit der Idee der Ausdehnung der Linien bis nach China, ein Gedanke, der leider erst 1881 zur vollständigen Durchführung gelangte. Im Import bewährte sich die Bombay-Linie gut; der Lloyd trug damit ganz bedeutend zur Hebung unseres ostasiatischen Handels bei, aber der Export blieb noch lange unbefriedigend. Mit dem Ende des Jahres 1876 erlosch der Postvertrag des Lloyd, da Ungarn den Handelsvertrag mit Österreich gekündigt hatte. Die Gesellschaft verlor durch Tod ihren bewährten Präsidenten Baron E. Morpurgo, an dessen Stelle zunächst J. Hagenauer und nach dessen Tode 1877 Baron Markus Morpurgo trat. Inzwischen war der Handelsvertrag zwischen Österreich und Ungarn und mit ihm das Lloydübereinkommen bis 1878 verlängert worden.

Mit 1. Juli 1878 trat abermals eine neue Vertragsperiode in Tätigkeit. Im gemeinsamen Vertrage erhielt der Lloyd eine Subvention von 1,3 Millionen Gulden, Ungarn steuerte nur für den Mittelmeerdienst bei, während Österreich außerdem den ostindischen Dienst noch mit 430 000 Gulden mehr dem Kanaltaxenersatze für 15 Fahrten subventionierte. Diesmal sollte die Dauer des Übereinkommens für 10 Jahre bindend sein. 3000 Lloydaktien wurden neu emittiert. Man eröffnete eine Linie von Ceylon nach Kalkutta, jedoch vorläufig mit geringem kommerziellen Erfolge. Die Bilanz des Jahres 1878 war die günstigste seit dem Bestande des Unternehmens. Zur Zeit der bosnischen Okkupation bewies der Lloyd große Leistungsfähigkeit im Truppentransporte, indem er 72 000 Mann, 8000 Pferde

Digitized by Google

und 90 000 Tonnen Militärgüter glatt ohne Störung des regelmäßigen Betriebes von Triest nach Dalmatien überschiffte. Im Jahre 1879 wurde die Bombay-Linie bis Colombo ausgedehnt und 1880 auch Singapore in das Tätigkeitsgebiet einbezogen. Im Zeitraum von 1872 bis 1878 hatte sich die durch den Lloyd vermittelte Einfuhr aus Indien von 8290 auf 18 517 Tonnen gehoben und deren Wert sich vervierfacht. In der näheren Levante hatte mit dem Auftauchen russischer, türkischer und englischer Konkurrenz nach dem Friedensschlusse (Berliner Kongreß 1878) die Rentabilität der Frachten abgenommen und so lenkte sich die Aufmerksamkeit der Lloydleitung immer mehr und mehr auf die Erschließung ferner Verkehrsgebiete für den heimischen Handel, auf die Verbindung mit China, die im Jahre 1881 mit neun Reisen nach Hongkong in sechswöchentlichen Pausen zur ersehnten Tatsache wurde, wobei auch eine Vermehrung der Kalkutta-Fahrten zum Zwecke des Juteimportes Platz griff. Mehrere Dampfer großen Tragvermögens — bis zu 5000 Raumtonnen — wurden hierfür in Bau gegeben, wozu die Mittel durch ein Prioritätsanlehen von 3 Millionen Goldgulden beschafft wurden. Das Jahr 1881 brachte dem Unternehmen auch die Ausführung zweier kommerzieller Versuchsfahrten nach Südamerika und im folgenden Jahre ward die Anzahl der Chinareisen auf 12 vermehrt, sowie für die Zeit der Kaffeekampagne in Brasilien dorthin eine Linie eröffnet. Um jene Epoche hatte der Lloyd an Hauptlinien in Tätigkeit: Triest—Cattaro, Fiume—Cattaro, Fiume—Spalato, eine Linie Triest—Thessalien, Triest—Fiume—Griechenland—Türkei, Triest—Alexandrien, Triest—Konstantinopel, eine Linie im Schwarzen Meere, an der syrisch-karamanischen Küste, eine Linie Triest—Ostitalien—Malta—Tunis, Konstantinopel—Djeddah—Hodeida—Aden, Triest—Bombay—Hongkong und Triest—Kalkutta, endlich Triest—Brasilien. Die finanziellen Ergebnisse des Jahres 1882 waren befriedigende, sowohl die nationalen Linien, wie die Levantelinien und endlich der Importverkehr aus Indo-China gestalteten sich günstig, während der Export dorthin noch mager alimentiert verblieb; auch die Brasillinie war ungünstig. Schlechter gingen die Geschäfte 1883, wo wieder eine außerordentliche Frachtratendepression eingetreten war, hervorgerufen durch eine ganz enorme Überproduktion an Laderäumte auf den großen englischen Werften; das Jahr 1884 brachte wieder Besserung in die Verhältnisse und speziell eine größere Regsamkeit im Exporte österreichischer Industrieprodukte. Der Lloyd konnte 1885 die Zahl der chinesischen Fahrten auf jährlich 24 erhöhen, die Kalkutta-Reisen

Digitized by Google

wurden gleichfalls verdoppelt (12), und alle diese Anstrengungen, die einen Mehrdurchlauf von 243000 Seemeilen erforderten, für welche Leistung keine Staatssubvention als Kompensation zur Verfügung stand, waren von Erfolg gekrönt. Die Eröffnung der Bahn Mostar—Metković und die Durchführung der Narenta-Stromregulierung gaben Anlaß zur Einrichtung einer direkten Verbindung zwischen Triest und Metković.

Mit dem Jahre 1885 hatte der Lloyd das fünfte Jahrzehnt seines Bestandes vollendet. Im knappen, wechselvollen Bilde konnten wir seine bisherigen Leistungen verfolgen und sehen, daß in kritischen Zeitläuften stets der Staat hilfreich dem Unternehmen, das in allen Widerwärtigkeiten seinen Wahlspruch „Vorwärts!" hochgehalten hatte, beigesprungen ist. Bevor wir nun in kurzen Zügen der neuesten Phase der Entwicklung der großen heimischen Verkehrsanstalt einige Worte widmen, wollen wir im Zahlenbilde[1] die wichtigsten Daten aus dem Zeitraum von 1857 bis 1885 vorführen.

(Siehe Tabelle folgende Seite.)

Erschien die finanzielle Situation des Lloyd um das Jahr 1878, wo die günstige Bilanz ihren Höhepunkt erreicht hatte, und zu Beginn der achtziger Jahre noch als gut, so trat nun unter dem Einflusse harter Konkurrenz mächtiger Dampfergesellschaften des Auslandes in stetig sich mehrendem Maße eine Verschlechterung ein. Der Aufschwung der Dampferlinien in regelmäßiger Fahrt, die staatliche Unterstützung der Peninsular, der Méssageries maritimes, der Navigazione Generale Italiana und schließlich des Norddeutschen Lloyd, der den Warenzug aus den nördlichen Kronländern der Monarchie durch gute Tarifpolitik nach den Nordseehäfen ablenkte, brachten dem österreichischen Lloyd starken Eintrag in seinen überseeischen Geschäften. Die russische Gesellschaft des Schwarzen Meeres, die türkische Mahssoussé, griechische Unternehmungen nahmen den Kampf im näheren Orient auf. Die Frachtraten fielen; das Goldagio sank, worunter die Lloydeinnahmen im Auslande, welche in Gold eingezahlt wurden, im Verhältnisse zu den Ausgaben in Papierwährung an Wert einbüßten; die Kohlenpreise stiegen in die Höhe; der eigene Schiffspark konnte aus Kapitalsmangel nicht zeitgemäß und rasch genug erneuert werden. So sehen wir unter dem Einflusse aller dieser vielen ungünstigen Momente den alten, bewährten Lloyd in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre einer kritischen Lage

[1] Die Zahlen sind dem Druckhefte: „Die Dampfschiffahrt des österr.-ungar. Lloyd von ihrem Entstehen bis auf unsere Tage" (Triest 1886) entnommen.

Digitized by Google

Jahr	Kapital und Anlehen in Gulden	Dampfer	Brutto-Tonnengehalt	Nominelle HP	Dampferwert in Gulden	Zahl der Reisen	Durchlaufene Meilen	Zahl der Reisenden	Gewicht der Waren in Tonnen	Betrag der beförderten Gelder in Gulden
1857	15 750 000	65	33 755	12 700	14 331 266	2 229	1 042 284	426 432	138 780	97 622 125
1861	23 341 972	61	31 950	11 840	11 630 217	1 563	885 423	299 048	97 371	96 758 298
1866	21 018 587	64	45 513	13 840	13 040 500	1 422	976 171	251 537	150 211	107 245 939
1869	19 451 522	63	58 640	16 000	13 723 600	1 401	1 025 149	304 742	226 798	108 255 745
1873	17 757 874	67	66 929	16 100	13 291 700	1 303	1 211 180	289 965	345 618	141 090 177
1876	18 103 868	65	70 016	15 260	13 110 500	1 318	1 257 695	283 799	440 747	149 442 400
1878	17 544 455	68	75 582	15 850	12 516 600	1 544	1 424 031	607 109	490 677	154 748 130
1882	18 790 000	78	99 210	19 530	14 706 500	1 742	1 686 046	364 488	499 836	125 909 238
1885	19 463 000	84	119 787	22 110	16 240 700	1 687	1 752 519	380 129	603 736	108 576 129
			Summe des Zeitraumes 1857—1866			16 861	9 412 109	3 268 431	1 158 285	1 017 947 822
			Summe des Zeitraumes 1867—1876			13 423	11 384 823	2 887 654	3 161 380	1 265 912 058
			Summe des Zeitraumes 1877—1885			13 958	13 962 346	3 209 661	4 542 400	1 097 035 060

Digitized by Google

entgegentreiben. Mit dem 19. März 1888 ward endlich ein neuer Schiffahrts- und Postvertrag zwischen den Regierungen Österreichs und Ungarns mit dem Unternehmen abgeschlossen. Die Jahressubvention betrug 1,3 Millionen Gulden, die Regierung erhielt erhöhten Einfluß in der Tarifpolitik und in der gesamten Verwaltung. In einem Separatvertrage mit Österreich verpflichtete sich die Gesellschaft zu sechs jährlichen Fahrten nach Brasilien zwecks Kaffeeimport. Aber nur zu bald zeigte es sich, daß die finanzielle Lage des Unternehmens sich nicht gebessert, sondern nur verschlechtert hatte. Die Aktionäre erhielten 1888 nur 2% Dividende, 1889 und 1890 aber nichts, und letzteres Jahr endete mit einem großen Defizit. Diese bedenkliche Situation erheischte durchgreifende Maßnahmen, wollte man das einzige große heimische Schiffahrtsunternehmen, das eine so glanzvolle Vergangenheit aufwies, von größter handelspolitischer und wirtschaftlicher Bedeutung ist, fernerhin erhalten. In Ungarn war der Lloyd nicht populär, dort hatte man in Fiume, dank der energischen Initiative der ungarischen Regierung, mit großen Opfern einen ausgedehnten Hafen geschaffen und die „Adria", ein Dampfschiffahrtsunternehmen, welches heutzutage 33 Dampfer mit 69 289 Brutto-Registertonnen umfaßt, gegründet; man wollte sich auf eigene Füße stellen, um im Interesse des heimatlichen Exports und der Gründung neuer Industrieunternehmungen im Inlande selbständiger handelspolitisch vorgehen zu können. Aus dieser Sachlage ergab sich mit zwingender Notwendigkeit die Lösung, daß der Lloyd nicht mehr ein gemeinsames Unternehmen beider Staaten bleiben konnte, sondern in sein altbewährtes Verhältnis zur österreichischen Regierung zurückkehren mußte. Um jedoch im eigenen Hause die Konkurrenz zwischen Lloyd und Adria vermieden zu sehen und den größtmöglichen Vorteil aus beiden Gesellschaften im Interesse des Handels ziehen zu können, beide Unternehmungen gegenseitig sich verpflichtet und ausnützbar zu gestalten, ward ein Vertrag geschlossen, daß der Lloyd vorwiegend den Verkehr nach dem Osten, nach der Levante, Indien und China, zu besorgen habe, während der Adria die westlichen Häfen zugewiesen blieben; Brasilien sollte von beiden Gesellschaften abwechselnd besucht werden. Dieser Vertrag kam am 12. August 1891 zustande und trat mit 1. Januar 1892 auf die Dauer von 15 Jahren in Kraft.

Der Lloyd erhielt wieder seine alte Bezeichnung „Österreichischer Lloyd".

Digitized by Google

Den neuen Vertragsbedingungen gemäß hatte die Gesellschaft folgende Aus- und Heimreisen zu besorgen:

a) Wöchentliche Fahrten:
Triest—Alexandrien; Triest—Cattaro (zwei Linien); Triest—Korfu—Pyräus—Konstantinopel; Konstantinopel—Varna; Triest—Pola—Veglia; Triest—Metkovič (zwei Linien); Triest—Prevesa; Konstantinopel—Batum.

b) 40 Fahrten im Jahre:
Konstantinopel—Burgas—Braila.

c) Vierzehntägige Fahrten:
Triest—Candien—Smyrna (zwei Linien); Alexandrien—Beirut—Messina; Triest—Salonich—Konstantinopel; Triest—Pyräus—Salonich—Cavalla—Konstantinopel.

d) 13 Fahrten im Jahre:
Triest—Korfu—Alexandrien—Beirut—Konstantinopel; Alexandrien—Beirut—Konstantinopel.

e) Monatliche Fahrten:
Triest—Bombay; Triest—Bombay-Hongkong—Shanghai; Kolombo—Kalkutta; Singapore—Soerabaya.

f) Zweimonatliche Fahrten:
Triest—Santos.

Die Gesamtleistung des Lloyd betrug 1 473 528 Seemeilen im Jahre, wofür er 2 910 000 Gulden als Subvention nebst der Vergütung der Suezkanal-Taxen erhielt. Die Schiffe mußten in jeder Hinsicht zweckentsprechend sein und der ersten Klasse eines Klassifizierungsinstitutes (Veritas) angehören. Zur Erneuerung des Fahrparkes gab der Staat einen unverzinslichen Vorschuß von 1½ Millionen Gulden, ratenweise zahlbar ab des Jahres 1902, mit der Bedingung, auf die inländische Produktion beim Schiffbau Rücksicht nehmen zu müssen. Im neuen Vertrage kam die Tarifhoheit des Staates, das Recht der Regelung der Frachtbestimmungen und des Betriebswesens, sowie die Verwaltungsreform unter staatlicher Aufsicht stark zum Ausdruck.

Damit sind wir in der Skizze der Geschichte des österreichischen Lloyd bis in die Phase der Jetztzeit angelangt, über welche Dr. Paul Schreckenthal in der Abhandlung „Die Entwicklung und der Stand der Seeschiffahrt in der Gegenwart" so anschaulich und gediegen in diesen Schriften referiert. Wir stehen in einer kurzen Spanne Zeit wieder vor einer Erneuerung des Vertrages zwischen Lloyd und Regierung und wollen im Interesse der Ausbreitung des heimischen Handels, zu Nutz

Digitized by Google

und Frommen der aufblühenden vaterländischen Industrie hoffen, daß das Unternehmen unter der rastlos tätigen, umsichtigen Leitung seines jetzigen Präsidenten Ernst Becher, dank seiner gekräftigten Verhältnisse, bis in die fernste Zeit seiner alten ruhmreichen Flagge „Vorwärts!" eingedenk bleibe! Nach außen hin sehen wir die Gesellschaft in der jüngsten Epoche ihre Handelsvermittlung bis nach Japan, Persien und Südafrika weit über die altgewohnten Bahnen und Grenzen ausdehnen; nach innen erblicken wir den regen Eifer nach nützlicher Reform in Verwaltung und Betrieb. Ein neues Betriebsreglement, neue Bestimmungen über Seefrachtrecht[1], zahlreiche administrative Verfügungen bürgen dafür, daß der Lloyd rüstig vorwärts schreitet. Möge der zu erwartende Vertrag des Jahres 1906 freisinnig auf eine lange Reihe von Jahren abgeschlossen werden, damit Festigkeit und Kraft, Stetigkeit und Anpassung an das kommerzielle Bedürfnis dem Unternehmen in Hinkunft seine hohe Aufgabe, der mächtigste Faktor in der Seehandelspolitik des Vaterlandes zu sein, erleichtern können. Nicht zum letzten dankt der Lloyd seine angesehene Stellung unter den großen Schiffahrtsgesellschaften der Welt der Tüchtigkeit und der Gediegenheit seines seemännischen Personals, dem Pflichteifer und der Umsicht seiner Maschinisten und Heizer, den trefflichen Leistungen seines in Schiffbau und Maschinenkonstruktion bewährten Arsenals. Wie es im großen Staatshaushalte notwendig ist, daß der Fachmann auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens zur vollen Geltung in seiner Berufssphäre gelangt, so kann auch ein großes kommerzielles und maritim-technisches Unternehmen nur dann ganz gedeihen, wenn es dem Kaufmann, dem Seemann und dem Techniker die Leitung der einzelnen Agenden anvertraut, und dieser Mahnruf möge nicht ungehört verhallen, wenn es gilt, die richtigen Männer an den richtigen Platz zu stellen.

Selbständiger direkter Handel allein ist imstande, die volle Verwertung der Arbeit im eigenen Lande zu erreichen, demnach Wohlstand zu erzeugen, und deshalb erwächst der Allgemeinheit, dem Staate, die Aufgabe, unser großes Schiffahrtsunternehmen, den Lloyd, kräftigst zu schützen und zu fördern.

Wenn wir schließlich noch einen Blick in die Zukunft werfen wollen, so ergibt sich meines Erachtens in allgemeinen Umrissen folgendes Programm für die weitere gedeihliche Entwicklung des großen

[1] Vgl. die Studie „Konnossemente und Seefrachtrecht in verschiedenen Staaten", bearbeitet vom Bureau des Industrierates im k. k. Handelsministerium. Wien 1902 (Hof- und Staatsdruckerei).

Digitized by Google

Lloydunternehmens, welches im Laufe seiner langjährigen wirtschaftlichen Tätigkeit immer mehr und mehr den Charakter eines staatlichen Machtfaktors im kommerziellen Verkehrsleben zur See angenommen hat. Längs der heimatlichen Küste ist an die unbedingte Notwendigkeit der Vervielfältigung der bestehenden Eillinie Triest—Cattaro auf wöchentlich 4 Reisen mit modernen und bequem eingerichteten Schnelldampfern von mindestens 16—18 Meilen Fahrt zu denken, sowie an den Betrieb von täglichen Warenlinien mit Fortsetzung bis in die albanischen und westgriechischen Häfen. Der Levanteverkehr bedarf einer wöchentlichen Eillinie nach Alexandrien mit Dampfern von 18—20 Knoten Fahrt für den großen internationalen Verkehr der Reisenden; ferner mehrerer wöchentlichen Linien zwischen Konstantinopel und Smyrna; Salonich und Konstantinopel; den jonischen Häfen, Morea, Kandien und Smyrna; Pyräus und Konstantinopel; endlich Linien längs der Küsten von Ägypten über Syrien bis nach Smyrna. Im Dienste mit dem Schwarzen Meere besteht das Erfordernis einer Eilwarenlinie Triest—Konstantinopel —Odessa; von Linien zwischen der türkischen Hauptstadt und Batum einerseits, Braila anderseits. Der Dienst nach Süd- und Ostasien benötigt monatlicher Eillinien nach Kurachee, Bombay, Madras und Rangoon; dann ebensolcher Linien bis Hongkong, Shanghai, Yokohama und Kobé mit Seitenlinien nach Persien, nach Nordchina, zu den Philippinen und den Sundainseln. Die Ostafrika- und die Brasilienlinie müßten monatlich befahren werden, letztere mit Ausdehnung bis nach Argentinien. Hierdurch würde sich der jährlich zurückzulegende Weg der Lloyddampfer auf nahezu 3 Millionen Seemeilen belaufen, was gegenüber dem Regierungsvertrage vom Jahre 1891 allerdings eine Erhöhung um etwa 1½ Millionen Seemeilen, also die Verdoppelung der Leistung, bedeuten würde. Will der Staat die dem Aufblühen seiner Industrie und seiner wirtschaftlichen Kraft vollentsprechende Stellung im Welthandel erreichen, so muß er neben dem unausgesetzten Streben nach Stärkung der heimischen Dampferflotte der freien Reedereien auch seinem großen subventionierten Unternehmen die erforderlichen Mittel gewähren, dessen Aktionssphäre ausdehnen zu können und muß kraftvoll eintreten, um das ideale, sozialwirtschaftliche Ziel zu erreichen. Hierzu ist nun der Bau von mindestens 12—14 großen, modernsten Dampfern hoher Geschwindigkeit notwendig, und somit bliebe, wie ich schon früher (S. 180) betont habe, dem heimischen Schiffbau, der vaterländischen Industrie und dem Seehandel ein

Digitized by Google

reiches Tätigkeitsfeld fruchtbringendster Arbeit eröffnet. Freilich müßte mit überängstlichen Subventionssystemen, nach durchlaufenen Seemeilen pünktlich berechnet, mit einer engherzigen Tarifpolitik endgültig gebrochen und das ganze Unternehmen nach großzügigen, kommerziellen Gesichtspunkten in neue lebensfrische Bahnen gelenkt werden.

VI. Die Entwicklung der Dampferreederei in freier Fahrt.

Nachdem wir nun in flüchtigen Zügen die Geschichte des österreichischen Lloyd angedeutet und das Aufsteigen, sowie den Niedergang der heimischen Segelmarine geschildert haben, wenden wir uns der Entwicklung der Dampferreederei zu. Ich habe schon auf S. 118 und 119 der ersten schüchternen Versuche der Einführung der Dampfschiffahrt in Österreich gedacht, ferner S. 127 erwähnt, daß im Jahre 1833 der Hafen von Triest von zwei kleinen griechischen Dampfern besucht wurde, während damals noch alles andere unter dem Zeichen des Segels stand; endlich ist uns aus dem Jahre 1821 die Existenz des kleinen Morganschen Dampfbootes für den Verkehr Triest—Venedig (vgl. S. 139) bekannt. Wir erinnerten an die eigentümliche Erscheinung, daß auf viele Jahre hinaus eigentlich nur der Lloyd der Repräsentant der heimischen Dampfschiffahrt geblieben ist, während sonstige Reedereien sich nur des Seglerbesitzes erfreuten, weil sich dieser traditionell vererbte, weil Kapitalsmangel herrschte und der Sinn für Vereinigung den Reedern vielfach abging, während anderseits auch die Segelschiffahrt noch guten Gewinn abwarf. Zu spät hat man bei uns eingesehen, daß die Zukunft zur See dem Dampfer gebührt, und nun trachtet man nach Kräften, das einst Versäumte so rasch als möglich einzuholen und zwar mit reichem Erfolge.

Nicht ferne liegt die Zeit zurück, in welcher die heimische Dampferflotte der weiten Fahrt und der großen Küstenfahrt beinahe nur aus Schiffen des Lloyd bestand, während sich in der Gegenwart und zwar insbesondere unter dem belebenden Einflusse des segensreichen Marineunterstützungsgesetzes vom Dezember 1893 schon eine sehr beachtenswerte und für unsere handelsmaritimen Verhältnisse befriedigende Zahl von Dampfschiffen eingestellt hat, welche Reedervereinigungen oder Einzelreedern gehören. Die nachfolgenden Tabellen, welche aus den offiziellen Statistiken herrühren, geben ein anschauliches Bild über die Verhältnisse, wie sie sich seit dem Jahre 1847 entwickelt haben.

Digitized by Google

I. Übersicht der österreichischen Dampfer weiter Fahrt und großer Küstenfahrt von 1847—1871[1].

Jahr	Dampfer-Kategorie: weite Fahrt Nr.	weite Fahrt Netto t	große K.-fahrt Nr.	große K.-fahrt Netto t	Lloyd Nr.	Lloyd Netto t	Reedereien Nr.	Reedereien Netto t	% Tonnen-Anteil Lloyd	% Tonnen-Anteil Reed.	Mittlerer Netto-Gehalt Lloyd	Mittlerer Netto-Gehalt Reed.	Mittlerer Netto-Gehalt Mittel	Bemannung Lloyd	Bemannung Reed.	Bemannung Summa
1847	24	9 782	—	—	24	9 782	—	—	100	—	408	—	408	670	—	670
1848	24	9 782	—	—	24	9 782	—	—	100	—	408	—	408	700	—	700
1849	28	12 366	—	—	28	12 366	—	—	100	—	441	—	441	737	—	737
1850	32	8 637	—	—	32	8 637	—	—	100	—	270	—	270	874	—	874
1851	33	9 413	2	135	33	9 413	2	135	99	1	285	67	273	910	20	930
1852	56	26 775	2	135	56	26 775	2	135	99	1	460	67	464	1060	20	1080
1853	58	28 105	2	135	58	28 105	2	135	99	1	485	67	471	1656	20	1676
1854	58	28 105	2	135	60	28 240	—	—	100	—	471	—	471	1676	—	1676
1855	58	27 818	—	—	58	27 818	—	—	100	—	480	—	480	1639	—	1639
1856	68	39 083	—	—	68	39 083	—	—	100	—	575	—	575	2114	—	2114
1857	61	22 062	—	—	61	22 062	—	—	100	—	362	—	362	1750	—	1750
1858	60	21 690	—	—	60	21 690	—	—	100	—	362	—	362	1727	—	1727
1859	59	21 338	—	—	59	21 338	—	—	100	—	362	—	362	1717	—	1717
1860	59	21 338	—	—	59	21 338	—	—	100	—	362	—	362	1701	—	1701
1861	59	21 338	—	—	59	21 338	—	—	100	—	362	—	362	1701	—	1701
1862	59	21 368	—	—	59	21 368	—	—	100	—	362	—	362	1699	—	1699
1863	65	26 004	—	—	62	23 983	3	2021	92	8	387	674	400	1783	66	1849
1864	65	29 321	—	—	63	26 386	2	2935	90	10	419	1467	453	1817	66	1883
1865	66	30 830	—	—	65	29 262	1	1568	95	5	450	1568	467	1900	20	1920
1866	68	35 624	2	132	67	33 634	3	2122	94	6	502	707	511	2034	56	2090
1867	71	33 208	1	60	68	31 086	4	2182	93	7	457	545	462	2072	62	2134
1868	70	38 512	—	—	66	35 138	4	3374	91	9	532	843	550	2010	79	2089
1869	72	46 038	—	—	68	42 664	4	3374	93	7	627	843	639	2170	79	2249
1870	71	48 023	1	65	67	44 295	5	3793	92	8	661	759	668	2140	85	2225
1871	69	46 661	2	81	67	44 295	4	2447	95	5	661	612	658	2096	63	2159

In dieser I. Übersicht sehen wir in den Jahren 1851—1853 zwei Dampfer des Reeders Spiridion Gopčević (Heimatshafen Triest) aufgenommen, der dieselben aber schon 1854 an den Lloyd veräußerte. Im Jahre 1863 treten Dampfer des Triester Reeders Josef von Tonello, 1868 ein solcher des Eigentümers St. Bucetich und 1870 der Dampfer „Vido" von V. Dabcovich aus Cattaro hinzu. Mit dem Schlußjahre 1871 dieser Tabelle sind neben der Lloydflotte nur 4 Dampfer im Reederbesitze vorhanden (Eigentümer: Bucetich, Dabcovich, das Navale Adriatico und die Erben von Tonello). Man erkennt klar, wie ablehnend sich unsere Reederkreise noch vor 33 Jahren dem Dampfer

[1] Bei den schwankenden Angaben der Statistik dieses Zeitraumes konnten die Werte nur näherungsweise ermittelt werden. Beim Lloyd sind beispielsweise auch Flußdampfer und Schlepper mit eingerechnet worden. Die Genauigkeit der Tonnengehalte ist vielfach in den ersten Jahrzehnten zweifelhaft.

Digitized by Google

gegenüber verhielten. Nicht einmal im Bereiche der kleinen Küstenfahrt war die Verwendung von Dampfern eine namhafte. Um das Jahr 1868 gab es erst 9 Dampfer dieser Kategorie von insgesamt 337 t mit 41 Köpfen Bemannung und 1871 waren deren 17 mit 809 t und 48 Mann registriert. Die drei seit dem Jahre 1857 in der offiziellen Statistik aufgenommenen Seedampfer der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft „Sulina", „Metternich" und „Giurgievo" mit zusammen 955 t und 66 Mann sind in die Übersicht nicht einbezogen worden. Weder Venedig, das bis 1866 in der Statistik mitzählt, noch das ungarisch-kroatische Litorale besaßen einen Dampfer der beiden größeren Schiffahrtskategorien.

Zu der folgenden II. Übersicht unserer Dampfer mit Auslandsverkehr soll bemerkt sein, daß 1872 die Schiffahrtsgesellschaft „Adria" mit dem Sitze in Triest auftaucht. Doch war ihr nur eine kurze Lebensepoche von 6 Jahren beschieden. Schon oben (Seite 163*) habe ich der unglückseligen Besteuerungsmethode gedacht, der nach Angabe der großen Marinenquete vom Jahre 1884 diese Dampfschiffahrtsgesellschaft zum Opfer gefallen ist. Sie hatte 42.75 % ihres Gewinnes an Steuern zu bezahlen. Über einen Schiffspark von 3 Dampfern ist die „Adria" niemals hinausgekommen. Bis zum Jahre 1890 sehen wir aus der Tabelle (Rubriken über das Prozentverhältnis des Anteils an dem vorhandenen Nettotonnenraume), daß Einzelreedern oder Vereinigungen der Reeder nur ein minimaler Teil der Dampfer-Räumte gehörte und der Besitzstand des Lloyd die ganze Situation beherrschte. Vom Jahre 1878 bis 1885 sehen wir sogar den Reederanteil am Nettotonnenraume wiederholt unter 1 % sinken, ein ebenso trauriges als charakteristisches Zeichen der allgemeinen Unlust des heimischen Kapitals, das Geld in der Seedampfschiffahrt anzulegen. Da im gleichen Zeitraume auch die Segelflotte unaufhaltsam ihrem Niedergange entgegensah, so müssen die Verhältnisse geradezu als trostlos bezeichnet werden. Nur die Lloydflotte besorgt in ihrer stattlichen Zahl den Ex- und Import und was ihr, die der Hauptsache nach an regelmäßige Fahrpläne gebunden war, nicht zufiel, das verfrachtete in stets sich steigerndem Ausmaße fremdes Schiffahrtskapital. Es war klar, daß eine derartige Sachlage nicht haltbar war und auf Mittel und Wege gesonnen werden mußte, um das reichlich vorhandene heimische Kapital für die Seeschiffahrt zu interessieren, die konservativen Geldkräfte nicht nur der Küstenländer, sondern auch des Binnenlandes für Seeunternehmungen zu mobilisieren. Über das „Wie" wurde hin- und herberaten. Wieder, wie so oft schon die Geschichte der heimischen Schiffahrt

Digitized by Google

II. Übersicht der österreichischen Dampfer weiter Fahrt und großer Küstenfahrt von 1872—1903.

Jahr	Dampfer-Kategorie: weite Fahrt Nr.	weite Fahrt Netto t	große K.fahrt Nr.	große K.fahrt Netto t	Lloyd Nr.	Lloyd Netto t	Reedereien Nr.	Reedereien Netto t	% Tonnen-Anteil Lloyd	% Tonnen-Anteil Reed.	Mittlerer Nettogehalt Lloyd	Mittlerer Nettogehalt Reed.	Mittlerer Nettogehalt Mittel	Bemannung Lloyd	Bemannung Reed.	Bemannung Summa
1872	73	50 903	1	65	68	45 439	6	5 464	89	11	668	911	689	2307	141	2448
1873	75	54 026	1	65	69	47 796	7	6 295	88	12	693	899	712	2234	162	2396
1874	74	56 026	2	209	70	51 637	6	4 598	92	8	738	766	740	2279	121	2400
1875	71	54 253	1	144	68	50 820	4	3 577	93	7	747	894	756	2159	88	2247
1876	69	55 116	1	122	66	51 771	4	3 467	94	6	784	867	789	2072	88	2160
1877	71	55 398	3	267	69	53 305	5	2 360	96	4	773	472	752	2109	81	2190
1878	69	56 138	2	188	69	56 138	2	188	99,7	0,3	814	94	793	2145	19	2164
1879	71	58 361	4	360	71	58 361	4	360	99,4	0,6	822	90	783	2220	37	2257
1880	73	61 601	6	1 216	74	62 157	5	660	99	1	840	132	795	2331	53	2384
1881	68	61 887	13	4 063	76	65 366	5	584	99,2	0,8	860	117	814	2339	46	2385
1882	65	65 943	19	6 068	77	70 861	7	1 150	98	2	920	164	857	2402	73	2475
1883	57	61 150	29	9 533	83	70 296	3	387	99,5	0,5	847	129	822	2502	29	2531
1884	53	61 000	34	11 984	84	72 520	3	464	99,4	0,6	863	155	839	2491	29	2520
1885	52	62 776	36	13 301	85	75 317	3	760	99,1	0,9	886	253	864	2407	33	2440
1886	56	70 794	34	12 628	86	82 612	4	810	99	1	961	202	927	2581	43	2624
1887	56	70 580	34	12 872	85	82 243	5	1 209	99	1	968	242	927	2543	57	2600
1888	56	71 359	29	11 249	81	81 532	4	1 076	99	1	1007	269	972	2477	45	2522
1889	57	72 247	30	11 374	77	80 151	10	3 470	96	4	1041	347	961	2435	137	2572
1890	61	74 524	27	10 863	76	80 012	12	5 375	94	6	1053	448	970	2424	142	2566
1891	65	78 577	24	9 569	73	77 680	16	10 466	88	12	1064	652	990	2332	259	2591
1892	68	79 185	23	8 002	71	75 222	20	11 965	86	14	1059	598	958	2318	316	2634
1893	71	87 081	25	8 441	74	83 318	22	12 204	87	13	1126	555	995	2488	323	2811
1894	70	87 033	23	7 127	72	82 006	21	12 154	87	13	1139	579	1012	2371	287	2658
1895	75	98 184	24	7 609	72	85 243	27	20 550	81	19	1184	761	1069	2467	405	2872
1896	87	112 847	23	7 120	71	86 282	39	33 685	71	29	1215	864	1091	2452	609	3061
1897	95	132 639	21	6 066	65	88 257	49	48 405	65	35	1358	988	1190	2397	783	3180
1898	93	136 570	20	5 516	61	84 115	52	57 971	59	41	1379	1115	1257	2203	882	3085
1899	92	149 117	20	5 343	55	88 525	57	65 935	57	43	1609	1157	1379	2101	953	3054
1900	103	178 649	20	5 300	58	95 721	65	88 228	52	48	1650	1357	1496	2210	1182	3392
1901	117	214 877	17	4 569	54	97 012	80	122 434	44	56	1796	1530	1638	2121	1565	3686
1902	124	231 416	16	4 574	57	105 075	83	130 915	45	55	1843	1577	1686	2243	1641	3884
1903	126	240 260	15	4 374	58	111 434	83	133 200	45,5	54,5	1921	1605	1735	2273	1655	3928

lehrt, erwartete man vom Staate die Hilfe und den Anstoß zur Aktion. In anderen Ländern war man mit der Staatssubvention zugunsten notleidender Marinen vorausgeeilt, und so entstand denn auch bei uns das Unterstützungsgesetz für die Handelsmarine vom 27. Dezember 1893, welches in der Tat von segensreichsten Folgen für die Entwicklung unserer Schiffahrt und unseres Außenhandels gekrönt war[1]. Hatten wir zu Ende des Jahres 1893 erst 22 Dampfer

[1] Vgl. die Unterstützung der Handelsmarine freier Schiffahrt in verschiedenen Schriften CIV 2. — Seeschiffahrt III 2.

Digitized by Google

mit 12204 Nettotonnen und 323 Mann Besatzung in der sogenannten „freien" Schiffahrt (d. i. jene, mit Ausnahme des Lloyd), so stieg die Dampferzahl bis Ende 1903 auf 83 mit 133200 Nettotonnen und 1655 Mann; war damals der Dampferbesitz „freier Fahrt" nur in Händen einiger weniger Kapitalisten der Küstenländer (Gerolimich, Goich, Premuda, Cosulich, Tarabocchia, Cossovich, Topić, Skuglievich), so beteiligte sich späterhin in ganz hervorragender Weise auch binnenländisches Kapital an der heimischen Seeschiffahrt. Dadurch ward das bisher beinahe gänzlich schlummernde Interesse des österreichischen Binnenlandes an den Dingen zur See geweckt, und da in Ungarn nahezu gleichzeitig ein Marineunterstützungsgesetz in Wirksamkeit getreten war, auch dort die Aufmerksamkeit weiter unternehmender Kreise auf die See gelenkt. Aber nicht nur in dieser Kapitalsbeteiligung des Binnenlandes an der Seeschiffahrt allein, worin der materielle Nutzen des Subventionsgesetzes liegt, sondern auch in dem sich stetig mehrenden Interesse, welches der der See fernerstehende Inländer nimmt, liegt ein starkes, ethisches und volkswirtschaftliches Moment unseres Unterstützungsgesetzes. Die Länder unserer Küste, durch hohe, schwer zu überschienende Gebirgszüge vom Innern getrennt, worauf ich schon im 2. Kapitel des I. Teiles dieser kleinen Skizze gelegentlich der Besprechung des verschiedenen Entwicklungsganges der Schiffahrt in Deutschland und Österreich (Seite 4*) hinzuweisen mir gestattete, sind nun dem Binnenstaate näher gerückt worden; immer enger schlingt sich das einigende Band, welches diese im großen erst seit 90 Jahren dem Reiche der Habsburger angegliederten Länder an den Großstaat knüpft, welcher unbedingt des ihm gebührenden Anteils am Welthandel zur See bedarf, um macht- und kraftvoll dazustehen. Omnino magnae potentiae praesidium et quasi pignus est, semperque Mari dominari! So sind wir denn menschlicher Voraussicht nach vor einer glücklichen Epoche unserer Entwicklung zur See angelangt, in der die altgewohnten Handelswege quer über das Mittelmeer wieder mehr und mehr zur Geltung gelangen, wo die vielfache Überschienung der Alpen dem Binnenländer die herrliche Küste im Süden näher bringt oder erschließt, Handel und Wandel den kürzesten, natürlichen Weg von Europa nach dem Osten und Süden nehmen können. Ohne unser Subventionsgesetz wäre das Interesse des österreichischen Binnenlandes an der See schwerlich so bald erwacht, ohne dieses hätten wir nicht so bald

---

Staaten, bearb. vom Bureau des Industrierates im k. k. Handelsministerium. Wien 1903 (Hof- und Staatsdruckerei).

Digitized by Google

das Bedürfnis an den neuen Hafenbauten in Triest im großen Ausmaße gefühlt, und so ist es Tatsache, daß der erste Impuls uns zu weiteren Taten in der auswärtigen Seehandelspolitik mit unabweislicher Notwendigkeit vorwärts drängt.

Das Anwachsen der Prozentzahlen für die Beteiligung der freien Reederei am Gesamtnettoraume unserer Dampfermarine (1894 — 13 %, 1896 — 29 %, 1898 — 41 %, 1900 — 48 %, 1902 — 55 %) spricht an sich klar für die Erfolge des Subventionsgesetzes. Mit dem Jahre 1901 ist der Lloyd durch die Reederei bereits überflügelt — eine Tatsache, die Berücksichtigung verdient. Diese allmähliche Verschiebung im Tonnengehalte zugunsten der sogenannten „freien Schiffahrt" ist aber neben dem ermunternden Einflusse der Marine-Unterstützung auch der bis vor kurzem noch überaus günstigen Lage der Welthandelsverhältnisse, den steigenden Frachtraten, zuzuschreiben. Jeder Krieg im Auslande, insbesondere die chinesischen Wirren und der Krieg in Südafrika, ist für die Entwicklung unserer Reederei von Vorteil gewesen. Die weitere Kräftigung unserer Marine freier Fahrt ist für die Festigung unseres Seehandels ein unabweisbares Bedürfnis und demnach eine Angelegenheit von hohem, allgemein staatlichem Interesse, welche die allerernsteste Berücksichtigung der maßgebenden Faktoren, der Regierung, der Reichsvertretung, des Handels und der industriellen Kreise des Staates verdient.

Aus den eben mitgeteilten Tabellen sieht man, daß der Lloyd im Zeitraume von 1847 bis heute seinen Schiffspark aus bescheidenen Anfängen mehr als verdoppelte, seinen Ladetonnengehalt aber nahezu verzwölffachte. Leider nahm jedoch die Schnelligkeit der Reisen nur in allzu bescheidenem Maße zu. Während der mittlere Nettogehalt eines Lloyddampfers im Jahre 1847 nur 408 t betrug, erreicht er heute bereits 1921 t, und es ist im Interesse der weiteren Entwicklung dieses Unternehmens wohl zu wünschen, daß es Dampfer in den Dienst stelle, welche dem Handel bei bedeutend erhöhter Fahrgeschwindigkeit einen Nettoladeraum von über 2400 t bieten können. Von Jahr zu Jahr mehrt sich der Mittelnettogehalt der Schiffe, weil größere Schiffe kommerziell leistungsfähiger sind, leichter Massengütertransporte bewältigen können. In der freien Schiffahrt sind wir jetzt bei einem mittleren Nettogehalte von 1605 t angelangt, aber auch da müssen wir noch vorwärts schreiten, um unsere kommerzielle Aufgabe zu erfüllen.

Digitized by Google

Gehen wir das Schiffsregister der Dampfer weiter Fahrt und großer Küstenfahrt in betreff der Eigentumsverhältnisse durch, so finden wir noch 1893 beinahe ausschließlich Kapital aus Triest, Lussinpiccolo und Ragusa in der Schiffahrt vertreten und die Anteile am Besitze, welcher für jedes Schiff in 24 Karate und Teile eines solchen Karates unterschieden werden kann, noch wenig zersplittert. Späterhin sehen wir aber eine ganz bedeutende Spaltung des Eigentums in sehr kleine Fraktionen eines Karates und eine stetig zunehmende Beteiligung von Kapital aus dem Binnenlande — ein erfreuliches Zeichen wachsenden Interesses am Seehandel und eine ganz wesentliche Steigerung der Bedeutung des Kleinkapitals für die Schiffahrt. Anfangs nur zögernd, späterhin aber in rascher Weise sehen wir nach dem Ins-Leben-treten des Subventionsgesetzes sich die heimischen Kapitalien der Schiffahrt zuwenden. In den Reedervereinigungen herrscht allenthalben ein frischer, belebender Zug nach Ausbreitung der Aktionssphäre, trotzdem wohl nicht zu leugnen ist, daß die Verhältnisse am Frachtenmarkte und im Welthandel nicht mehr so überaus günstig liegen, wie noch vor 4 bis 5 Jahren. Die Rentabilität der Reedereien freier Fahrt, welche noch zu jener Zeit eine glänzende gewesen ist —, bis zu 20 % und in Ausnahmefällen noch mehr — ist wohl bedeutend gesunken, aber immerhin verzinsen sich in der Schiffahrt angelegte Kapitalien noch gut. Man wird sich in dieser Hinsicht an einen bescheidenen, aber desto festeren Gewinn gewöhnen müssen. Sehr anerkennenswert ist das Bestreben der meisten unserer Reedereien, Reserve-, Amortisations- und Pensionsfonds zu gründen, — ein Beweis, daß die Konsolidierung der Unternehmungen gute Fortschritte macht. In dieser Beziehung geht die Reederei Gerolimich Erben in Lussin allen anderen mit dem besten Beispiele voran.

Die Handelsbahnen unserer Dampfer freier Fahrt umfassen im allgemeinen neben dem Mittelmeere und Schwarzen Meere (für Wein-, Südfrüchte-, Getreide-, Holz- und Schwefeltransporte) England (Kohlenimport), Frankreich (Daubenexport), Spanien (Erze), Nordamerika (Baumwolle, Baumwollöl und Magnesit), Mexiko (Farbhölzer und Kolonialien), Ostindien (Reis, Jute und Baumwolle) und Ostasien (Zucker). Das Verdienst, den Verkehr mit Nordamerika (Newyork, Neworleans) eingeleitet zu haben, gebührt der Schiffahrtsgesellschaft Austro-Americana (1896). Heute sind die „Vereinigte österr. Schiffahrts-Gesellschaft" (Vertreter Gebrüder Cosulich) mit 19 und die Reederei C. Gerolimich Erben mit 9 Dampfern unsere größten Unternehmungen freier Fahrt.

Wenden wir uns nun noch der Dampferreederei im Gebiete

Digitized by Google

der kleinen Küstenfahrt zu, um die Entwicklung der Dampfschiffahrt in ihrer Vollständigkeit überblicken zu können. Nachstehende Tabelle vermag uns ein Bild der Verhältnisse zu geben.

Übersicht der österreichischen Dampfer kleiner Küstenfahrt von 1863—1903.

Jahr	Lloyd		Reedereien		Gesamt-		Bemannung	Mittlerer Nettogehalt
	Nr.	Nettotonnen	Nr.	Nettotonnen	Schiffszahl	Nettotonnen		
1863	—	—	1	82	1	82	16	82
1864	—	—	1	82	1	82	16	82
1865	—	—	—	—	—	—	—	—
1866	—	—	—	—	—	—	—	—
1867	—	—	3	100	3	100	20	33
1868	—	—	9	337	9	337	41	37
1869	—	—	9	311	9	311	42	35
1870	—	—	16	934	16	934	101	58
1871	—	—	17	809	17	809	107	48
1872	—	—	18	920	18	920	119	51
1873	—	—	21	1140	21	1140	147	54
1874	—	—	20	942	20	942	125	47
1875	1	16	19	955	20	971	124	49
1876	1	16	20	1015	21	1031	132	49
1877	1	16	19	774	20	790	126	39
1878	1	16	17	682	18	698	114	39
1879	1	16	24	1159	25	1175	158	47
1880	1	16	26	1030	27	1046	158	39
1881	1	16	24	907	25	923	137	37
1882	1	16	25	976	26	992	141	38
1883	2	34	28	1242	30	1276	166	43
1884	2	35	27	1113	29	1148	160	40
1885	2	34	30	1267	32	1301	178	41
1886	3	110	33	1384	36	1494	202	41
1887	3	110	36	1614	39	1724	225	44
1888	3	110	45	2020	48	2130	267	44
1889	4	129	48	1973	52	2102	286	40
1890	4	129	43	1958	47	2087	291	44
1891	4	129	42	1886	46	2015	286	44
1892	4	62	46	1970	50	2032	305	41
1893	4	62	44	1823	48	1885	260	39
1894	4	62	42	1560	46	1622	244	35
1895	4	62	45	1606	49	1668	254	34
1896	4	62	48	1817	52	1879	276	36
1897	8	1994	55	2177	63	4171	420	66
1898	9	2604	56	1709	65	4313	433	66
1899	12	5109	59	2333	71	7442	531	105
1900	12	4310	60	2339	72	6649	517	92
1901	11	4589	66	2656	77	7245	557	94
1902	11	4589	75	2913	86	7502	601	87
1903	12	5711	76	2996	88	8707	644	99

Digitized by Google

Vor dem Jahre 1863 gab es in der Kategorie der kleinen Küstenfahrt in der neueren Zeit keinen Dampfer. Erst seit dem Jahre 1886 beginnt sich der Gebrauch der kleinen Dampfer für den Küstenverkehr eigentlich gut einzubürgern. Eine ansehnliche Zahl derselben hat nunmehr den Zwischenverkehr der Häfen aufgenommen; eine Legion kleiner Gesellschaften bemüht sich in lebhafter Konkurrenz um den Verdienst. Ihnen tritt in scharfer Weise die ungarisch-kroatische Schiffahrtsgesellschaft mit dem Heimatshafen Fiume, ein außerordentlich rühriges, tatkräftig geleitetes Unternehmen, gegenüber, und wäre es wohl im Interesse der einzelnen österreichischen Küstendampfergesellschaften gelegen, wenn sie sich zu einem Kartell einigen und eine nützliche Verkehrsteilung untereinander vornehmen würden. Möchte man bei der Erneuerung des Subventionsgesetzes in ausgiebiger Weise auch die kleine Küstenfahrt berücksichtigen, so würde sich mit einem Schlage der Zwischenverkehr unter den einzelnen Häfen der Küste bedeutend heben; viele Bodenprodukte dieser Länder, welche heutzutage der teuren Fracht wegen nicht am Markte erscheinen und kaum in den Handel kommen, würden konkurrenzfähig sein; viele Industrieprodukte aus dem heimatlichen Binnenlande wären den Küstenländern und insbesondere den dalmatinischen Inseln leichter erreichbar. Zweifelsohne würde ein solches Werk der staatlichen Unterstützung kein Almosen sein, sondern eine zinsenreiche Befruchtung von großer wirtschaftlicher Tragweite bedeuten und unseren Seeprovinzen, besonders aber dem Inselarchipel, von großem Segen sein. Wenn man bedenkt, wie viele Millionen alljährlich in Eisenbahnen, Straßen, Meliorationen, Kanälen usw. seitens des Staates dank der langen Friedensepoche in anderen Provinzen verwendet werden, so ist es wohl begreiflich, wenn der Küstenländer den lebhaften Wunsch hegt, seine Schiffahrt, sein Lebenselement, möge gleichfalls aus dem reichen Borne der staatlichen Fürsorge schöpfen dürfen. Wohl hat der Staat in glänzend freigebiger Weise selbst die kleinsten Häfen unserer Küste mit schönen Hafenbauten bedacht und für zahlreiche Leuchtfeuer gesorgt, aber den Häfen fehlt es noch vielfach an Verkehr und Handelstätigkeit. Für die Handelsmarine und das Seegebiet bedeutet die staatliche Unterstützung zur Gründung und zum Betriebe einer Handelsflotte das gleiche wie für das Binnenland der Bau einer Eisenbahn oder der Bau von Wasserstraßen. Findet ein Großstaat für diese Bauten die Mittel, und erkennt man hierfür die Notwendigkeit an, so muß man dieses unabweisliche Bedürfnis auch für die Hebung der

Digitized by Google

Marine anerkennen; denn nicht zum kleinsten Teile ist Staatsmacht durch Seehandel und Seemacht begründet und bedingt. Soll nun ein Marineunterstützungsgesetz wirklich segenbringend und befruchtend wirken, so darf es nicht einseitig auf die Belebung der großen Schiffahrt allein bedacht sein, sondern es muß auch für die Subvention der Werftenindustrie, für die Kräftigung der kleinen Schiffahrt Sorge tragen; es muß alle Fäden und Nerven des Küstengebietes durchdringen und zur gemeinsamen Erreichung des Zieles, eines zur See handelskräftigen Österreich, anspornen. Ist dann der Erfolg, die nötige Kräftigung und Belebung, eingetreten, so mag man getrost das Mittel wieder zur Seite legen; aber gegenwärtig ist es ein Gebot absoluter Notwendigkeit, welches sich aus der wirtschaftlichen Geschichte unserer Küstenprovinzen, den Zuständen, in denen Österreich diese Länder vor 90 Jahren übernommen hat, erklärt; denn kaum irgendwo in Westeuropa hatte Handel und Volkswirtschaft durch jahrhundertelange Kriege und Ausbeutung so zu leiden wie in Istrien und Dalmatien.

VII. Die Statistik der Bemannungsverhältnisse von 1850 bis zur Gegenwart.

Wir verfolgten auf Grund verschiedener offizieller statistischer Quellen die Entwicklung des Lloyd, der Segelmarine und der Dampferreederei und wollen nun sehen, wie sich die Verhältnisse der Bemannungszahl der in der Seeschiffahrt beschäftigten Leute im Zeitraume von 1850 bis heute gestaltet haben. Hierzu mögen uns die nachfolgenden Übersichten dienlich sein, deren erste von 1850—1870 die ganze Monarchie umfaßt, während jene von 1871—1903 nur Österreichs Verhältnisse allein darstellt.

(Siehe Tabellen Seite 232* und 233*.)

Aus diesen beiden Tabellen erkennen wir, daß der Kulminationspunkt der Beteiligung der Küstenbevölkerung an der Seeschiffahrt in das Jahr 1856, d. i. in die Zeit des Krimkrieges, fällt, wo namentlich für die Segelfahrt reichlicher Verdienst zu haben war. Die eigenen Kriege der Jahre 1864 und 1866 brachten selbstredend eine Verminderung der Beteiligung gegenüber vorangegangenen und nachfolgenden Jahren. Aus der zweiten Tabelle sieht man, daß auch die Zeit um die bosnische Okkupation und die derselben folgenden Jahre (1879—1882) ungünstig auf die absolute Beteiligungszahl einwirkten. Seit dem Jahre 1882 bis zur Gegenwart finden wir eine ununterbrochene stetige Steigerung.

Digitized by Google

I. Übersicht der österreichischen und ungarischen Bemannungsstände von 1850—1870.

Jahr	Segler	Dampfer	Gesamtbemannung	Prozentanteile		Bemannung der		Auf See beschäftigt	% der Beschäftigung für			
	der 3 Kategorien			Segler	Dampfer	Fischerboote	sonstigen Boote		Segler	Dampfer	Fischer	sonstige Boote
1850	15 426	874	16 300	95	5	7861	8947	33 108	47	3	24	26
1851	15 767	930	16 697	94	6	8275	9066	34 038	47	3	24	26
1852	15 434	1080	16 514	93	7	8275	8022	32 811	47	4	25	24
1853	15 726	1676	17 402	90	10	8974	8455	34 831	45	5	26	24
1854	15 955	1676	17 631	90	10	8595	8556	34 782	45	5	26	24
1855	16 824	1639	18 463	91	9	8745	8865	36 073	47	5	24	24
1856	16 957	2114	19 071	89	11	8816	8915	36 802	47	6	23	24
1857	17 832	1750	19 582	91	9	7788	8864	36 234	49	5	21	25
1858	17 229	1727	18 956	90	10	7939	8342	35 237	49	5	22	24
1859	16 419	1717	18 136	90	10	8202	8334	34 672	47	5	24	24
1860	16 121	1701	17 822	90	10	8513	8382	34 717	46	5	25	24
1861	15 332	1701	17 033	90	10	8646	8469	34 148	45	5	25	25
1862	15 696	1699	17 395	90	10	8252	8194	33 841	46	5	25	24
1863	15 594	1931	17 525	89	11	7875	6934	32 334	48	6	24	22
1864	15 130	1965	17 095	89	11	7906	6950	31 951	48	6	25	21
1865	15 348	1920	17 268	89	11	7895	6954	32 117	48	6	28	18
1866	11 978	2090	14 068	85	15	2571	6924	23 563	51	9	11	29
1867	13 620	2167	15 787	86	14	2970	7839	26 596	50	8	11	31
1868	13 809	2196	16 005	86	14	4049	7333	27 387	50	8	15	27
1869	13 610	2357	15 967	85	15	5228	6329	27 524	49	8	20	23
1870	13 626	2392	16 018	85	15	5322	6323	27 663	49	8	20	23

Interessant wäre es nun, die Bemannungszahlen der Seefahrzeuge im Verhältnisse zu der Zunahme der Küstenbevölkerung zu beleuchten, um ersehen zu können, ob die relative Beteiligung, der Trieb nach dem Erwerb zur See, größer wurde oder nicht, aber leider fehlen mir gegenwärtig die hierzu erforderlichen statistischen Behelfe.

Daß die Segelfahrt im Verhältnis zur Dampferfahrt stetig an Bedeutung abnahm, ersieht man aus den Daten der Prozentanteile der Bemannungen der Segler und Dampfer (Vertikalrubriken 5 und 6), wobei überdies zu beachten ist, daß die für das Jahr 1903 angegebenen 44% vom Gesamtbemannungsstande, welche auf die Seglerbemannung entfallen, sich zu 6 Teilen auf die Segler weiter Fahrt, zu 1 Teil auf jene der großen Küstenfahrt und zu 93 Teilen auf die Segler der kleinen Küstenfahrt erstrecken. Im Jahre 1871 betrug dieses Verhältnis noch 38 Teile der Gesamtseglerbemannung auf Schiffen weiter Fahrt, 5 auf großer Küstenfahrt und 57 auf kleiner Küstenfahrt; 1850 hatten wir 35 auf weiter Fahrt, 24 auf großer und

Digitized by Google

II. Übersicht der österreichischen Bemannungsstände von 1871—1903.

Jahr	Segler	Dampfer	Gesamtbemannung	Prozentanteile		Bemannung der		Auf See beschäftigt	% der Beschäftigung für			
	der 3 Kategorien			Segler	Dampfer	Fischerboote	sonstigen Boote		Segler	Dampfer	Fischer	sonstige Boote
1871	11 290	2321	13 611	83	17	4 155	7 289	25 055	45	9	17	29
1872	10 079	2491	12 570	81	19	6 869	5 655	27 094	37	9	25	29
1873	9 418	2561	11 979	79	21	7 011	5 879	24 869	38	10	28	24
1874	8 952	2579	11 531	78	22	7 095	5 966	24 592	36	10	29	25
1875	8 757	2412	11 169	78	22	7 187	6 530	24 886	35	10	29	26
1876	8 869	2326	11 195	79	21	7 258	6 731	25 184	35	9	29	27
1877	8 649	2333	10 982	79	21	7 347	6 894	25 223	34	9	29	28
1878	8 476	2317	10 793	79	21	8 402	7 102	26 297	32	9	32	27
1879	8 276	2432	10 708	77	23	7 167	7 167	25 042	33	10	29	28
1880	7 864	2555	10 419	75	25	7 306	7 271	24 996	32	10	29	29
1881	7 410	2527	9 937	75	25	7 433	7 552	24 922	29	10	30	31
1882	7 161	2655	9 816	73	27	8 037	7 925	25 778	28	10	31	31
1883	6 900	2721	9 621	72	28	8 404	8 550	26 575	26	10	31	33
1884	6 764	2680	9 444	72	28	9 076	8 428	26 948	25	10	33	32
1885	6 439	2664	9 103	71	29	8 567	8 741	26 411	24	11	32	33
1886	6 258	2872	9 130	69	31	9 484	8 972	27 586	23	11	34	32
1887	5 857	2871	8 728	67	33	9 546	8 935	27 209	22	11	35	32
1888	5 447	2835	8 282	66	34	9 380	9 345	27 007	20	11	35	34
1889	5 192	2869	8 061	64	36	9 482	9 450	26 993	19	11	35	35
1890	5 053	2857	7 910	64	36	9 644	10 041	27 595	18	10	35	37
1891	4 890	2877	7 767	63	37	9 926	10 144	27 837	18	10	36	36
1892	4 810	2939	7 749	62	38	10 137	10 234	28 120	17	10	36	37
1893	4 661	3071	7 732	60	40	10 547	11 019	29 298	16	10	36	38
1894	4 463	2902	7 365	61	39	11 010	11 397	29 772	15	10	37	38
1895	4 445	3126	7 571	59	41	11 504	11 756	30 831	14	10	37	39
1896	4 372	3337	7 709	57	43	11 862	12 022	31 593	14	11	37	38
1897	4 235	3600	7 835	54	46	12 032	12 205	32 072	13	11	37	39
1898	4 007	3518	7 525	53	47	12 276	12 420	32 221	12	11	38	39
1899	3 914	3585	7 499	52	48	12 774	12 302	32 575	12	11	39	38
1900	3 797	3909	7 706	49	51	13 401	12 386	33 493	11	12	40	37
1901	3 821	4243	8 064	47	53	13 621	12 863	34 548	12	12	39	37
1902	3 919	4485	8 404	47	53	14 118	12 557	35 079	11	13	40	36
1903	3 605	4572	8 177	44	56	14 407	12 723	35 307	10	13	41	36

41 auf kleiner Küstenfahrt. Man sieht daraus, wie sehr die Bemannung der Segler von der weiten Fahrt infolge der Abnahme dieser Schiffsgattung auf die kleine Küstenfahrt abgedrängt wurde.

Die Beleuchtung dieser Verhältnisse hat besonderen Wert für die Erkenntnis der Art der seemännischen Schulung unserer Küstenbevölkerung. Unter 100 Leuten der Seglerbemannung dienen heutzutage nur mehr 7 auf Quersegelschiffen; im Jahre 1850 dienten 59, im Jahre 1871 noch 43 auf solchen. Die Kenntnis des Manövers großer Segler hat geradezu rapid in der seemännischen Bevölkerung abgenommen und gewiß sehr

Digitized by Google

zum Nachteile der maritimen Ausbildung unserer Leute. Nicht nur die Kriegsmarine, die sich teilweise aus den Reihen der Handelsmarine ergänzt, sondern auch diese selbst hat in ihrer Mannschaft eine harte Einbuße an seemännischem Können erleiden müssen. Die Lebensbedingungen der maritimen Bevölkerung wurden durch den allbeherrschenden Dampf in den letzten 50 Jahren gründlich umgeändert.

Gleichzeitig milderte sich aber das einst so harte materielle Los durch Erleichterung der Arbeit und besserten sich die hygienischen Verhältnisse infolge der technischen Fortschritte im Schiffbau einerseits, der ärztlichen Wissenschaft anderseits (z. B. Verschwinden des einst so gefürchteten Skorbuts). Hinsichtlich der Steigerung der monatlichen Heuern ist der Vergleich zwischen den von mir Seite 85* mitgeteilten Ziffern für Ragusa aus dem Jahre 1783 (1 Dukaten = 4—5 Kronen) und den von Dr. V. Hainisch (Abhandlung II, Seite 27 und 28) erwähnten Zahlen sehr bemerkenswert. Man ersieht daraus, daß die Matrosenheuern im allgemeinen seit 120 Jahren nur um $^1/_4$—$^1/_3$ ihrer damaligen Höhe gestiegen sind.

Der Seemann ist nun zum großen Teile Lohnarbeiter am Dampfer geworden, wenn er nicht als Berufsfischer oder Bootsführer sein Brot verdient. Nimmt sich der Leser die Mühe, die in den Rubriken 10—13 der Bemannungsstand-Tabellen berechneten Prozentzahlen der Beschäftigung einer Durchsicht zu unterziehen, so erkennt er neben den schon erwähnten Verhältnissen für Segler und Dampfer ein stetiges, beinahe parallel laufendes Ansteigen der Anteilnahme der Fischer und Bootsführer am Gesamtbemannungsstande. Von den Bootsführern ist ein großer Teil neben anderen bürgerlichen Berufen gleichfalls zeitweise in der Fischerei beschäftigt.

Die berufsmäßigen Fischer haben seit 1850, wo sie nur $^1/_4$ des Gesamtstandes betrugen, bis 1903, wo auf 100 Seeleute schon 41 Fischer entfallen, ganz bedeutend zugenommen, ein Zeichen, daß die Seefischerei gegen früher viel ausgedehnter betrieben wird. In jüngster Zeit, in der sich einerseits die Konservenindustrie der Sardellenfänge bemächtigte, anderseits die Mittel zum Fischfange (Verbesserung der Netze, Einführung des Azetylenlichtes bei der Nachtfischerei) bedeutende Vervollkommnungen erfuhren und endlich auch der Staat für diesen Zweig des Volksverdienstes so vieles tut, ist die Fischerei ganz hervorragend intensiv betrieben worden, so daß schon mancherseits die Befürchtung ausgesprochen wird, daß der Fischreichtum der Adria in der Zukunft eine Einbuße erleiden dürfte. Leider ist gegenwärtig bei der Teuerung auf unseren Fischmärkten (Ursache Zwischenhandel) keine Rede davon, daß Seefische als ein eigentliches Volks-

Digitized by Google

nahrungsmittel betrachtet werden können [1]. Bemerkenswert sind in unseren beiden Tabellen in bezug auf die Fischerbemannungsstände noch die Jahre 1866—1868, wo eine ganz bedeutende Minderung der prozentuellen Beteiligung auffällt. Die Ursache liegt in dem Wegfalle der venetianischen Fischer (Chioggioten) aus unseren Matrikeln infolge des Krieges von 1866. Seit jener Zeit haben sich aber die Bewohner unserer Küste, besonders jene der westlichen Inseln, in erhöhtem Maße der Seefischerei gewidmet und ziehen ansehnlichen Gewinn aus diesem Zweige der Volkswirtschaft.

Überblicken wir schließlich noch die Gesamtsumme der Bemannungsstände in den beiden obigen Tabellen, insbesondere das Verhältnis der absoluten Höhe der Zahlen von Seglern und Dampfern zueinander, so sehen wir leider, wie ich schon auf Seite 159* bemerkte, daß die Dampfer die durch die rapide Verminderung der Segler beschäftigungslos gewordenen Seeleute nur zu kleinem Teile aufnahmen. Naturgemäß verwendet der Dampfer im Verhältnis zu seinem Raumgehalte, dank der ihm zu Gebote stehenden maschinellen Hilfsmittel, weniger Leute als der Segler, und zudem ist die Vermehrung der Dampfer und infolgedessen auch jene der Bemannungen bei uns viel zu allmählich erfolgt, als daß es möglich gewesen wäre, die durch die Abnahme der Segler freigewordenen Stellen für Seeleute durch solche an Bord der Dampfer zu ersetzen. Von 1850—1870 verminderte sich beispielsweise die Mannschaft der Segler um 1800 Personen, jene der an Bord von Dampfern Beschäftigten vermehrte sich aber nur um 1518; zwischen den Zahlen der Jahre 1857 und 1870 liegt für Segler eine Abnahme um 4206 Mann, für Dampfer aber nur eine Zunahme um 642 Mann. Im Zeitraum von 1871—1889 nahmen die Leute der Segler um 6098 ab, jene der Dampfer aber nur um 548 zu; hingegen vermehrten sich die Fischer um 5327 und die Bootsführer um 2161 Mann. So ergibt sich eine außerordentlich interessante Fluktuation des heimischen seemännischen Elementes, deren Details ich in diesen Zeilen leider nicht näher erörtern und begründen kann, weil dies zu weit führen würde. Die letzten 50 Jahre brachten uns eine gründliche Umwälzung der Lebensverhältnisse unserer Seeleute, und zwar die interessanteste seit dem Bestehen der Seeschiffahrt.

[1] Vgl. den Bericht über die 16. Generalversammlung des österr. Seefischerei-Vereins. Sedicesimo Congresso Generale della Società austriaca di pesca Trieste 1904 (bei Morterra & Co.). Relazione del referente G. Cav. de Hütterott al Consiglio industriale in Vienna. Seite 37.

Digitized by Google

Nicht nur im Bestande der heimischen Handelsflotte, sondern auch im allgemeinen Schiffsverkehre prägt sich deutlich diese Erscheinung aus. Nehmen wir nämlich die offiziellen Jahrbücher der Seebehörde zur Hand, so ergibt sich für die letzte Periode die nachstehende Übersicht der Schiffahrtsbewegung in Österreich:

Übersicht der aus österreichischen Häfen ausgelaufenen Schiffe von 1884—1902.

Jahr	Segler		Dampfer		Zusammen	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
1884	29 796	1 052 583	28 453	5 798 173	58 249	6 850 756
1885	28 654	1 043 352	30 544	5 931 108	59 198	6 974 460
1886	28 907	1 014 255	33 732	5 902 787	62 639	6 917 042
1887	28 696	1 029 562	40 924	7 046 003	69 620	8 075 565
1888	27 470	954 790	41 164	7 402 808	68 634	8 357 598
1889	26 992	892 610	41 860	7 540 021	68 492	8 432 631
1890	26 206	879 458	40 321	7 880 174	66 527	8 759 632
1891	26 415	893 021	44 399	8 444 016	70 814	9 337 037
1892	25 807	840 831	51 650	8 241 660	77 457	9 082 491
1893	25 492	800 355	56 654	8 713 732	82 146	9 514 087
1894	25 510	760 276	61 911	8 712 209	87 421	9 472 485
1895	25 219	748 671	67 347	9 943 387	92 566	10 692 058
1896	24 299	717 836	76 557	11 056 922	100 856	11 774 758
1897	23 665	695 067	81 297	11 428 487	104 962	12 123 554
1898	23 384	710 564	82 029	11 975 917	105 413	12 686 481
1899	22 898	689 741	84 613	12 458 741	107 511	13 148 482
1900	22 065	696 126	83 711	12 375 459	105 776	13 071 585
1901	20 676	673 126	85 688	12 749 688	106 364	13 422 814
1902	20 682	650 346	94 331	14 115 034	115 013	14 765 380

Die Berechnung der prozentuellen Anteile der Segler und Dampfer am Gesamtverkehr in den heimischen Häfen zeigt uns deutlich die stetige Abnahme der Wichtigkeit des Seglers für den Verkehr in den österreichischen Häfen.

(Siehe Tabelle folgende Seite.)

Während 1884 die Zahl der aus den österreichischen Häfen auslaufenden Segler noch jene der ausfahrenden Dampfer um geringes überragt, entfällt 17 Jahre später im Jahre 1901 erst auf 4 Dampfer 1 Segelschiff. (Wie ich Seite 126* mitteilte, kam im Jahre 1833 im Triester Verkehre — also 68 Jahre früher — erst auf 2195 Segler ein Dampfer!!) Von 100 Tonnen der auslaufenden Schiffe aller am Verkehr in Österreich beteiligten Schiffe gehören 1901 den Dampfern 95 und nur 5 den Seglern an. Würde man diese Zahlenreihen in einer Kurve dar-

Digitized by Google

Prozentueller Anteil der Segler und Dampfer am österreichischen Schiffsverkehr.

Jahr	Segler %		Dampfer %		Gesamtverkehr, ausgedr. in % des Jahres 1902	
	Zahl	Nettotonnen	Zahl	Nettotonnen	Schiffszahl %	Nettotonnenzahl %
1884	51,2	15,4	48,8	84,6	50,6	46,4
1885	48,4	14,9	51,6	85,1	51,5	47,3
1886	46,1	14,7	53,9	85,3	54,5	46,9
1887	41,2	12,7	58,8	87,3	60,6	54,7
1888	40,0	11,4	60,0	88,6	59,7	56,6
1889	38,9	10,6	61,1	89,4	59,6	57,1
1890	39,4	10,0	60,6	90,0	57,8	59,4
1891	37,3	9,6	62,7	90,4	61,6	63,2
1892	33,3	9,3	66,7	90,7	67,4	62,6
1893	31,0	8,4	69,0	91,6	71,4	64,4
1894	29,2	8,0	70,8	92,0	76,0	64,2
1895	27,2	7,0	72,8	93,0	80,5	72,4
1896	24,1	6,1	75,9	93,9	87,8	82,1
1897	22,6	5,7	77,4	94,3	91,3	82,1
1898	22,2	5,6	77,8	94,4	91,7	85,9
1899	21,3	5,2	78,7	94,8	93,5	89,1
1900	20,9	5,3	79,1	94,7	92,0	88,6
1901	19,4	5,0	80,6	95,0	92,5	90,9
1902	18,0	4,4	82,0	95,6	100	100

stellen, wobei auf der Abscissenachse die Jahre ersichtlich sind, während die Prozente der Seglerzahl und Tonnen die Ordinaten darstellen, so käme man unter der Voraussetzung eines gleichmäßigen weiteren Fallens der Seglerbedeutung zum Schlusse, daß um das Jahr 1920 die Anteilnahme der Segler am heimischen Schiffsverkehre auf Null herabsinken müßte. Der Übergang vom Segler zum Dampfer würde sich demgemäß schon in der kurzen Spanne von 16 Jahren zur Vollständigkeit innerhalb unserer Verkehrsverhältnisse vollziehen! Wenn nun auch diese Umwandlung in Wirklichkeit nicht in derartiger Weise eintreten, sondern eher einen asymptotischen Verlauf nehmen wird, so ist doch zweifellos, daß der Segler, insbesondere das Schiff mit Quersegeln, welches bis in das letzte Viertel des verflossenen Jahrhunderts noch unsere Gewässer beherrschte, binnen kürzester Frist in unseren Verkehrsverhältnissen zur **gänzlichen Bedeutungslosigkeit verurteilt ist.**

Wir müssen mit diesen Tatsachen rechnen und dieselben für die künftige Seegesetzgebung, insbesondere was die Erlangung des Befähigungsnachweises für die Führung von Seeschiffen anbelangt, berücksichtigen.

Hieraus erkennen wir, wie sehr sich der alte patriarchalische Seemannsgeist der verflossenen Seglerperiode in das moderne hastende

Digitized by Google

Streben nach vorwärts des Dampferlebens verwandelt hat und noch weiter in raschem Maße umgestalten wird. Je enger durch die Zunahme der Verkehrs-Dichtigkeit und -Schnelligkeit die Völker aneinander rücken, desto mehr müssen die besonderen Eigentümlichkeiten der Bewohnerschaften einzelner Küstenstriche schwinden, desto mehr finden die auf die heilsame Hebung des Gemeinwohles der unteren Klassen abzielenden sozialistischen Ideen in die Reihen der nicht Begüterten Eingang. Sie teilen sich von den vorgeschritteneren Nationen den zurückgebliebenen mit, und aus diesem nivellierenden Zuge entsteht nicht nur eine Änderung, sondern auch eine entschiedene Besserung des Loses hart arbeitender Volksklassen sehr zugunsten des allgemeinen Wohles der menschlichen Gemeinschaft. Der Sozialismus ist in diesem Wandlungsprozesse nur eine bedeutsame Teilerscheinung. Die Hebung und Verallgemeinerung der Volksbildung, die Stärkung der Kaufkraft der breiten Masse, die Lösung hoher volkswirtschaftlicher Probleme müssen uns dazu führen, um die unaufhaltsam sich vollziehende Änderung in ruhiges Fahrwasser zu leiten. Trifft aber dieser allmähliche stetige Wandlungsprozeß auf Widerstand, wird er durch vorausseh ende Gesetzgebung nicht in normale Bahnen gelenkt, so kommt es namentlich unter dem Einflusse ungünstiger lokalwirtschaftlicher Verhältnisse (z. B. abnorme Teuerung der Lebensmittel) zu ungeahnter Verschärfung der Klassengegensätze, zum plötzlichen Ausbruche des Unwillens des wirtschaftlich schwächeren Teiles, zum Streik. Diese Erscheinung konnten wir in den letzten Jahren auch bei unserer Marine beobachten, bis dahin war sie noch unbekannt geblieben.

Die neue Zeit fordert gebieterisch klare und feste Bestimmungen über das Heuerwesen, über das Verhältnis zwischen Reeder, Kapitän und der rasch fluktuirenden Mannschaft; sie fordert tüchtige Männer hoher Tatkraft und schnellen Entschlusses im kommerziellen Handeln, guten gediegenen Wissens in der Schiffsführung, namentlich mit Rücksicht auf die technische Vollendung und die hohe Verkehrsgeschwindigkeit unserer modernen Schiffe. Sie fordert also, daß gründlich mit dem alten, bequem gemütlichen Zustande aufgeräumt und frisch pulsierendes Leben in Gesetzgebung und Sozialpolitik eingeleitet wird.

Richtig und klar diesen Umwandlungsprozeß und die heutigen Verhältnisse mit Beziehung auf die voraussichtliche Gestaltung in der Zukunft zu erfassen, gleichwie es seinerzeit in der theresianischen und josephinischen Epoche bei Erlaß des Navigationsediktes (1774) in so tüchtig durchdachter Weise geschah, muß unsere hohe Aufgabe bilden, wenn wir daran schreiten, sozialpolitisch freisinnige, moderne Gesetze für die Handelsmarine und deren Seeleute zu schaffen.

Digitized by Google

VIII. Schlußwort.

So gern ich der Entwicklung unseres Seeverkehrs und Seehandels während der letzten Dezennien in dieser flüchtigen Skizze näher treten würde, um noch manche weitverbreitete irrige Anschauung über die Verhältnisse an der Küste bekämpfen und richtig stellen zu können, wozu mir reiches und authentisches Material zu Gebote steht, so sehr muß ich bedauern, daß der allzu karg bemessene Raum in der vorliegenden kleinen Abhandlung mir verbietet, diese Absicht gegenwärtig ausführen zu dürfen.

Der bisher nur in seinen allgemeinen Umrissen skizzenhaft niedergelegte geschichtliche Entwicklungsgang der österreichischen Seeschiffahrt und die daran sich knüpfenden, oft mühsam aus den Originalquellen zusammengesuchten erläuternden statistischen Angaben über die heimische Handelsflotte lehrten uns, warum vieles so eigenartig, so verschieden von Verhältnissen anderer Staaten, bei uns sich gestalten mußte.

Den Überblick über die Tätigkeit der staatlichen Seegesetzgebung in den letzten fünf Dezennien, über jenes, was unser nächstes Ziel sein muß, um die vorhandenen Lücken auszufüllen, sowie die Übersicht über den gegenwärtigen Stand der handelsmaritimen Verhältnisse wolle den gründlichen Untersuchungen der Autoren in den Abhandlungen „Über die Lage der Arbeiter in der österreichischen Seeschiffahrt" entnommen werden.

Mir handelte es sich nur darum, von der Vergangenheit, soweit sie die Geschichte der Handelsmarine, aber nicht des Handels, betrifft und dies im Rahmen weniger bescheidener Blätter tunlich war, den Schleier zu lüften, damit Klarheit darüber herrschen möge, daß die wechselvollen und vielfach traurigen Schicksale der ostadriatischen Lande, deren weitaus überwiegenden Teil Österreich erst seit neun Dezennien besitzt, die volle Erklärung dafür bieten, warum hier noch vieles zu tun übrig bleibt, daß aber auch dank der nunmehrigen langen friedlichen Entwicklung Tüchtiges geleistet worden ist.

Unleugbar ist der schöne Fortschritt im Schiffsverkehre der österreichischen Küste während der letzten Dezennien. Wir verweisen diesbezüglich nur auf die beiden Tabellen des früheren Kapitels (Übersicht der ausgelaufenen Schiffe 1884—1902 und Gesamtverkehr, ausgedrückt in Prozenten des Jahres 1902). Vom Jahre 1884 bis 1902 verdoppelte sich der Schiffsverkehr, der Tonnenverkehr stieg um 53,6 %. Macht man nun die ersten und zweiten Differenzen der Prozentzahlen vom Jahre 1884 — 1902 aus den Rubriken über den Gesamtverkehr, ausgedrückt in den Prozenten des Jahres 1902, so gewinnt man einen

Digitized by Google

genauen Einblick in die Art der Verkehrssteigerung, das langsamere oder raschere Vorschreiten, sowie das zeitweise Rückschreiten dieser Verhältnisse. Man erkennt auch, wie sich öfters trotz Minderung der Schiffszahl doch der Tonnenverkehr gehoben hat, ein Beweis, daß eine Wandlung in dem Sinne der Einführung größerer Räumten eingetreten ist. Wir sehen, daß einer Periode der allmählichen Verkehrssteigerung von 1884—1887 wieder ein Fallen der Werte bis 1890 folgt, daß dann von 1890—1899, insbesondere aber bis 1896, ein rasches Wachstum wahrnehmbar wird, dem wieder von 1899—1901 unter dem Einflusse der gedrückten Frachtraten am Weltmarkte ein stationärer Zustand sich anschließt. Erfreulich ist das sprunghafte Anschwellen des Verkehrs von 1901 auf 1902 um 7,5 % der Schiffszahl und 9,1 % der Tonnen des Laderaums, das zu guten Zukunftshoffnungen berechtigt.

Wir wissen wohl, daß die Verkehrsdichtigkeit einer Küste nicht eine direkte (mathematische) Funktion der Handelsbedeutung derselben ist, denn diese hängt noch von anderen Bedingungen und Verhältnissen ab (Größe der Ein- und Ausfuhr, Geldwert der Warenbewegung usw.); aber es kann wohl nicht geleugnet werden, daß zwischen dem Verkehrsanteil und der Handelsbedeutung immerhin ein enger Zusammenhang besteht. In betreff der Handelswerte sei es nun gestattet, wenigstens der neuesten Resultate (1903) kurz zu gedenken. Von der Gesamteinfuhr Österreichs pro 1936,4 Mill. Kronen = 104,5 Mill. q entfällt auf den Seehandel 354,4 Mill. Kronen = 13,5 Mill. q (18,9 % des Wertes und 12,9 % der Menge); von der Ausfuhr pro 2236,4 Mill. Kronen = 181,5 Mill. q hatte der Seehandel 340,8 Mill. Kronen = 16,1 Mill. q (16,0 % des Wertes und 8,9 % der Menge) zu besorgen; also in beiden Richtungen ganz bedeutende Anteile am Handel der österreichischen Reichshälfte, die von der hohen relativen Wichtigkeit unseres Seeverkehrs Zeugnis ablegen, namentlich mit Rücksicht darauf, als eine jährliche Steigerung ihrer Prozentualverhältnisse am Gesamtwerte zu verzeichnen ist.

Der rüstige Fortschritt im Baue der neuen großen Hafenanlagen von Sankt Andrä in der Bucht von Muggia bei Triest, die Vermehrung der Anlegestellen im alten Hafen dieser Stadt, die stetige Vergrößerung der Lagerhäuser und Magazinsräume im Gebiete dieses Freihafens, alles Arbeiten, für welche der Staat im Interesse seiner Wirtschaft große Summen von vielen Millionen investiert; der Bau der Alpenbahnen in der Richtung nach Süddeutschland, deren Vollendung in wenigen Jahren Tatsache sein wird; die Bahnbauten von den Okkupationsländern nach der dalmatinischen Küste, nach Metković, Gravosa und Zelenika, nach

Digitized by Google

Spalato und Sebenico; die Schienenwege nach Pola, Rovigno und Parenzo; die zahlreichen prächtigen Hafenbauten längs der Küsten Istriens und Dalmatiens, welche selbst in den kleinsten Häfen durch den Staat in unermüdlicher Vorsorge und wirtschaftlicher Voraussicht geschaffen wurden und werden; das Aufblühen unserer herrlichen Kurorte in Abbazia, Lovrana, Grado, Portorose, Lussinpiccolo, Lesina und Ragusa mit ihrem Fremdenverkehre; die Gründung von Industrien an vielen Küstenpunkten; die energischen Bestrebungen der Regierung zur Bekämpfung der Malaria-Endemien (Brioni, Pola, Fasana, Medolino, Veglia, usw.); die Regulierung des Narenta-Mündungsfeldes; die Ausnützung der Wasserkräfte für elektrische Energie; zahlreiche Straßenanlagen, schließlich die Sicherung des nächtlichen Schiffahrtsverkehrs durch nahezu 300 Leuchtfeuer und so vieles andere gibt ein beredtes Zeugnis regen fortschrittlichen Strebens zur Hebung von Volkswirtschaft und Handel in diesen Kronländern.

Die Früchte dieser vielverteilten Arbeit werden dereinst den schaffenden Generationen zur Ehre, den Söhnen und Enkeln zur Freude gereichen und diese anspornen, kraftvoll und unermüdlich in den Bahnen der Vorfahren auszuharren, um die lang vernachlässigten, hartgeprüften Lande zu dauerndem Wohlstande zu führen.

Ein Moment ganz besonderer Bedeutung darf bei diesen vielseitigen Bestrebungen zur Hebung der Küstenländer nicht außer acht gelassen werden, ein Moment, dessen Rück- und Wechselwirkung auf das Gedeihen der heimischen Handelsmarine ganz unverkennbar ist, nämlich die Landwirtschaft. Da ist noch viel zu bessern und nachzuholen. Erst wenn der Fortschritt in kulturtechnischer Beziehung bis in die ferne, einsame Hütte des Bauern gedrungen, erst wenn die Kaufkraft der großen Masse gestärkt sein wird, dann kann auch die Mittlerin des Verkehrslebens der Küstenländer, die Handelsmarine, voll gedeihen. Die Hebung der Landwirtschaft ist nicht nur durch die bestehende Teilbauernwirtschaft (Kolonensystem), den Arbeitermangel und abnormen Hochstand der Löhne und des Zinsfußes, sondern durch den Kapitalsmangel selbst, durch die weitgehendste Eigentumszersplitterung, sowie die unzulängliche Volksbildung empfindlich erschwert. Die Verheerungen durch die Reblaus, die zunehmende Verbreitung eines Olivenschädlings (Mosca olearia), das Fehlen rationeller Fruchtwechselwirtschaft, die zu große Ausdehnung des Weidelandes, die mangelnden Waldbestände, die Wildbachverwüstungen sind weitere Hindernisse. All den durch diese Zustände sich aufdrängenden Gedanken auf Abhilfe mag wohl die Idee einer Änderung in der Agrargesetzgebung

Digitized by Google

entsprechen, dann der Wunsch nach tüchtiger wirtschaftlicher Schulung des Volkes. In der Hebung der Volksbildung und der Vermittlung praktischer Kenntnisse zur Vermehrung des Wohlstandes muß man ein ernstes Ziel erblicken, um den Landmann, die Grundkraft des Staates, wirtschaftlich zu stärken, damit er seinerseits wieder beitragen könne zur Kräftigung der Marine durch Schaffung des Verkehrsbedürfnisses zwecks Austausches der Bodenprodukte und durch Mehrung der Kaufkraft.

So verteilt sich Licht und Schatten über das wirtschaftliche Bild dieser Länder; letzterer zeigt uns, wo der Hebel zur Besserung angesetzt werden muß.

Ist nun im Bereiche des Landbaues, der Volksbildung, der Verwertung der Bodenschätze für industrielle Zwecke und auf dem Gebiete des Kommunikationswesens noch vieles zu tun, worauf ich schon Seite 108 bei Erwähnung der Memoiren Brodmanns hinwies, so mag nun besonders hervorgehoben werden, daß der nautische Unterricht unserer Seeleute dank der jüngst vor wenigen Jahren durchgeführten Reformen hoch entwickelt dasteht. Wir erwähnten der Gründung der nautischen Schule in Triest, die unter der Regierungszeit unserer großen Kaiserin Maria Theresia vor nunmehr 150 Jahren erfolgt ist. In die Fußstapfen des ersten verdienstvollen Direktors, des Jesuitenpaters Franz Orlando, ehrenvollen Andenkens (1754—1784), traten Männer wie Capuano (1785—1795), Stadler, Gallo, Prechtl, Volpi, H. von Littrow, Schaub, Paugger, Osnaghi, Eugen Gelcich, deren Namen in der Literatur guten Klang besitzen, und sowohl in Lussinpiccolo, wo Johann und Stefan Vidulich (1780—1836), Josef Gladulich (1836—1855) lehrten und seit 1855 eine Staatsschule errichtet worden war, als in Ragusa und Cattaro, wo Dominis, Vinzenz Gelcich, Karl Weber u. A. sich der seemännischen Jugend annahmen, gedieh der nautische Unterricht vorzüglich. Zahlreiche Lehrbücher, deren Verfasser die Professoren und Dozenten dieser Schulen sind, dienen der Erleichterung desselben (E. Gelcich, Mazelle, Pizzetti, Giacich, Feichtinger, C. Zamara und neuestens die reichhaltigen nautischen Tafeln von A. Vital und Dr. Vidschoß). Die seit 1896 nach modernsten Prinzipien reorganisierten Schulen liefern der Handelsmarine theoretisch sehr gut vorbereiteten Offiziersnachwuchs.

Für die Pflege der Meteorologie und Astronomie, namentlich nach ihrer maritimen Seite hin, besteht in Triest seit 1853 ein eigenes k. k. Astronomisch-meteorologisches Observatorium, dessen Wirkungskreis nunmehr erweitert und in den Dienst der Handelsmarine, ähnlich der Hamburger Seewarte, gestellt wird (1904). Unter der gediegenen Leitung

Digitized by Google

Direktors Eduard Mazelle, dessen gründliche und zahlreiche meteorologische und seismologische Arbeiten in den Sitzungsberichten der Kaiserl. Akademie der Wissenschaften zu Wien veröffentlicht sind, zieht dieses aufblühende Staatsinstitut neben den praktischen Aufgaben (Chronometrie und Herausgabe nautischer Ephemeriden) auch geophysikalische und ozeanologische Untersuchungen in sein weites Arbeitsfeld.

Biologischen Forschungen der Meeresfauna obliegt die k. k. Zoologische Station in Triest früher unter Leitung von C. Claus, seit 1898 vollkommen modern ausgestattet und Prof. Dr. Cori unterstellt. Für Biologie und Erforschung der Meeresfauna sei nur auf die Arbeiten von C. Heller, Steindachner, Siebenrock, Sturany, Schulze, Grobben, Steuer, Adensamer, Oberwimmer, Krukenberg, König, Marenzeller, Stossich, Grube, Stalis, Nardo, Ortmann, Hatschek, Lorenz, Kolombatovic, Schmidt, Graeffe hingewiesen.

Um die Meeresflora und jene der Küstenländer machten sich König Friedrich August von Sachsen, Tommasini, Biasoletto, Marchesetti, Lorenz, Hauck, Pospichal, Freyn, Visiani, Beck von Managetta, A. M. Smith, Borbàs, Jiruš, A. Haracich, Ginzberger u. A. verdient.

Die geologischen Forschungen sind durch Ami Boué, Viquesnel, Stache, Stur, E. v. Mojsisovics, Taramelli, Bittner, Hauer, Tietze, Teller, Neumayr, Hoernes, Toula, Hochstetter, E. Sueß, Penck, Hilber, Kerner, Cvijić u. A. so gründlich als möglich durchgeführt.

Um die Seismologie erwarben sich E. v. Mojsisovics, Hoernes, Mazelle, Faidiga, Belar, Keßlitz Verdienste.

Die relativen Schweremessungen verdanken nach den grundlegenden Forschungen Oberst Dr. Robert von Sternecks den Seeoffizieren Triulzi, Rodler, Laurin, Pergler, Stockert, Keßlitz, Budik, Muttoné, Filz, Hermann usw. in allen Meeren der Erde die mächtigste Förderung.

Über Erdmagnetismus haben Liznar, R. Müller, Laschober, Bobrik, Koß, Keßlitz, Rößler, Michieli, K. Mysz, Beneš, Sándor de Vist, Kailer, Stupar u. A. Untersuchungen geliefert.

Der Chemie des Meeres wandten sich vor allen Natterer, Köttsdorfer, Luksch, A. Goracuchi, Salvetti, Margulies, Ragazzini zu.

Was Julius Hann für die Meteorologie bedeutet, ist weltbekannt. Die Arbeiten von Hellmann, Mazelle, Arbesser, Bermann, Rob. Müller, Ferd. v. Attlmayr, Sobieszky, Herdlicka, Mirošević, Keßlitz, Bucich, Pernter, jene der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik in Wien, des Hydrographischen Amtes in Pola, des Triester Observatoriums und die Schriften so vieler beweisen die regste Tätigkeit auf diesem Gebiete.

Digitized by Google

Die Leistungen in der Ozeanographie knüpfen sich an Namen wie Marieni, Ruppel, die Kaiserl. Akademie der Wissenschaften mit der Adriakommission, zu der Wüllerstorf die Initiative gegeben hatte, an Osnaghi, F. v. Attlmayr, Köttsdorfer, Lukisch, Wolf, Mayer, Salcher, Lorenz, Schaub, Klekler, Stahlberger, E. Gelcich, F. v. Hopfgartner, Max von Sterneck, Kropp, A. v. Becker, Gareis, v. Wohlgemuth, Bobrik, Gratzl (Jan Meyen-Expedition), Jilek, Haus, P. v. Pott („Pola"-Expedition) usw.

Was wir in wissenschaftlicher Hinsicht Wüllerstorf (Novara-Reise, Veranlassung zur Küstenaufnahme und Adriakommission) verdanken, braucht nicht erst gesagt zu werden.

Auf dem Gebiete archäologischer Forschungen ragen Fortis, Lanza, Adams, Muratori, Marchesetti, Bulić, Puschi, Majonica, Danillo, Ciccarelli, Benndorf usw. hervor.

Der hydrologischen Forschung der Küstengebiete widmet sich das k. k. Hydrographische Zentralbureau in Wien.

Die Seebehörden in Triest und Fiume geben seit vielen Jahren (erstere seit 1853, letztere seit 1891) ihre statistischen Jahrbücher nebst Seegesetzsammlungen heraus. Von diesen sind Separatausgaben erschienen. Was durch die Triester Behörde auf dem Gebiete der Seelegislatur, des Hafenbaues und im Leuchtenwesen geschaffen wurde, das hat uns E. Becher in seinem vielbenützten Werke „Die Seeverwaltung von 1850—1875" vorgeführt.

Die Kriegsmarine lieferte uns durch die trefflichen Küstenaufnahmen (1867—1873) unter Leitung Linienschiffskapitäns Tobias von Österreicher die genauesten Karten der Adria, nachdem schon 1825 nach Aufnahmen unter Leitung Pöltls und Marienis die österreichische Hydrographie vom Generalquartiermeisterstabe ein Kartenwerk von 22 Blättern erhalten hatte.

Was in der Kartographie und der geographischen Forschung der ostadriatischen Lande in neuester Zeit geleistet wurde, bezeugen uns die Arbeiten von Jiricek, Baumann, Hassert, Noë, H. von Hartl, Penck, Cvijic und so vieler anderer, jene des k. und k. Militär-geographischen Instituts und vor allen die gediegene, zusammenfassende Tätigkeit Vinzenz Haardts von Hartenthurn in seiner Kartographie der Balkanländer.

Die Lehre vom Schiffsmagnetismus und der Deviation erfuhr durch österreichische Nautiker manche gründliche Verbesserung und Vertiefung. Diesem für die Sicherung der Navigation so hochwichtigen Gebiete wandten sich Scaramella, Josef Ressel, Schaub, F. Biscovich, Robert und Karl Zamara, Zescevich, Paugger, Garbich, Gareis, Erwin

Digitized by Google

Graf Dubsky, Konhäuser, Florian, Szygyártó, Račic, Roth, vor allen aber Josef von Peichl in glänzender Weise zu.

Für die Geschichte der Entwicklung der Seeschiffahrt und des Rechtes nannte ich im Verlaufe der vorliegenden Skizze einige der emsigen Forscher. Unter ihnen ragt ganz besonders der unvergeßliche Peter Kandler, ein Freund Mommsens, empor, der mit geradezu phänomenaler Gründlichkeit in zahlreichen Schriften die Geschicke Triests und Istriens beschrieb. Leider schlummert eines seiner Hauptwerke „Die Geschichte von Triest" noch immer im Manuskripte im diplomatischen Archive der Stadt, in deren Eigentum es 1868 übergegangen war. Die Namen G. M. Petreulli (Pseudonym Fra Ireneo della Croce), Scussa, D. Roffetti, T. Luciani, Stieglitz, Löwenthal, Benussi, Hortis, Puschi, Marchesetti, Teuffenbach, Ilwof, Arneth, Krones, Stradner, Solitro, F. Schubert usw. seien als Bearbeiter der istrischen Geschichte; jene von Schmidl, Petter, Mascheck, Josef Gelcich, Schiff, Swida, Raffaelli, Cornaro, Coleti, Orbino, Appendini, Carrara, Ballovich, Nisiteo, Fabianich, Farlati, Corner, Albinoni, Cattarinich, Luccari, Matkovic, Racki, Lucio usw. als solche der Geschichte Dalmatiens genannt.

Die Anteilnahme heimischer Forscher auf dem Gebiete der Seekriegsgeschichte sei durch die Namen F. von Attlmayr, Rechberger, Jerolim Freiherr von Benko, Normann-Friedenfels, Rémenyi, dell' Adami, Lehnert, gekennzeichnet.

In technischer Hinsicht ist vor allem auf die intensive Pflege sämtlicher Zweige durch die „Mitteilungen auf dem Gebiete des Seewesens", welche vom k. und k. Marine-technischen Komitee in Pola herausgegeben werden, hinzuweisen. Zahllos sind darin die gründlichsten Abhandlungen aller maritimen Disziplinen vertreten, so daß es schwer hielte, den einzelnen hervorzuheben.

Auf dem Gebiete der Schiffshygiene seien die Arbeiten von Giacich, Jilek, Uhlik, Krumpholz, Plumert genannt.

Über die Seefischerei in der Adria haben uns Syrski v. Erco, Jakoby, Gareis, Krisch, Lorini gediegene Schriften geliefert.

Die Literatur der Seereisen bereicherten Baron Wüllerstorf, Jedina, von Lehnert, Marchetti, Baron J. von Benko, Baron Koudelka, Baron Ramberg, Se. Kaiserl. und Königl. Hoheit Erzherzog Franz Ferdinand, Se. Kaiserl. und Königl. Hoheit Erzherzog Ludwig Salvator, Weyprecht und Payer, Graf Wilczek, Max von Sterneck, Richard von Barry u. a. m.

So ließe sich noch eine ganze Reihe von Männern nennen, die uns

Digitized by Google

jeder in seinem Fachgebiete Tüchtiges zum Nutzen der Meereskunde und Marine oder der Küstenkenntnis in weiterem Sinne schufen.

Ich konnte hier nur in wenigen gedrängten Zeilen einiger aus ihnen gedenken und möchte damit nur ganz allgemein angedeutet haben, daß regstes, wissenschaftliches Streben an den heimischen Gestaden vorwaltet. Auf irgendwelche Vollständigkeit macht diese Namensliste selbstredend nicht den geringsten Anspruch.

Die bedeutenden Großtaten des unvergeßlichen Weyprecht, der berühmten Novara-Expedition unter Baron Wüllerstorf, deren Arbeitsfelder die Eisgefilde des hohen Nordens oder die Ozeane der Erde umspannt hatten, sind in unser aller Gedächtnis tief eingeprägt. Jedem Patrioten sei aber das monumentale Nachlaßwerk Bernhards von Wüllerstorf: „Vermischte Schriften", das von der hohen staatsmännischen, durchdringenden Auffassung dieses großen, schlichten und edlen Mannes das herrlichste Zeugnis ablegt, empfohlen.

Ich möchte diese flüchtige Skizze, deren tief einschneidende Mängel, deren Unvollkommenheit mir nur allzu bekannt sind, nicht schließen, ohne den Leser daran zu erinnern, was ich in der Einleitung sagte: „Vieles soll nur angedeutet werden, vieles muß unvollständig bleiben, so manches ist nicht erwähnt. Der ebenso vielgestaltete als weitverzweigte Gegenstand bringt es mit sich, daß die große und schöne Aufgabe nicht nach allen Richtungen hin gleichmäßig, geschweige denn erschöpfend und gut gelöst werden kann."

Die Skizze möge als ein kleiner Versuch betrachtet werden, in engstem Rahmen die Geschichte der Handelsmarine des Vaterlandes vorzuführen und soll nur ein Vorwort bilden zu den umfangreicheren Abhandlungen jener Männer, welche die gegenwärtige soziale Lage der Arbeiter in der österreichischen Seeschiffahrt zu schildern unternahmen. Vielleicht aber ist es mir später einmal vergönnt, das liebgewordene historische und sozialpolitische Thema — auch in seinen Beziehungen zur Entwicklung von Nautik, Schiffbaukunst, Ozeanologie, Seerecht und Seehandel — näher und gründlicher zu behandeln, als ich es gegenwärtig tun durfte.

Jeder, welcher berufen ist, an den großen sozialpolitischen Problemen unserer Zeit mitzuarbeiten, möge sich die lapidaren klassischen Sätze Wüllerstorfs[1] tief einprägen, welche als sein Vermächtnis aus den hinterlassenen Schriften hell hervorleuchten und die also lauten:

[1] B. Frh. v. Wüllerstorf-Urbair „Vermischte Schriften". Graz 1889. S. 2 u. 3.

Digitized by Google

„Die Arbeit ist das Resultat einer sittlichen und sittenverbessernden Tätigkeit der physischen und geistigen Kräfte des Menschen. Die verwertbare Arbeit bedingt Wissen und Erfahrung; wo deren Erlangung erschwert oder gehindert wird, da ist die Arbeit unvollkommen, daher weniger verwertbar. Das größte Maß von Wissen und Erfahrung gewinnt man durch Überlieferung und Unterricht. Der freie geistige Verkehr zwischen den Menschen ist zur Erlangung einer verwertbaren Arbeit unumgänglich. Die Menge und die Eigenschaft der verwertbaren Arbeit hängt auch von der physischen Entwicklung ab, welche die tätigen Menschen besitzen; es ist also notwendig, die Bedingungen des Lebens in solcher Weise zu gestalten, daß die Bevölkerung im Vollgenusse ihrer physischen Kräfte verbleiben und dieselben fort und fort entwickeln können. Die Entziehung von Kräften zu unproduktiven Zwecken oder der Mangel an solchen Einrichtungen, welche zur Erhaltung und Entwicklung der physischen Kräfte der Arbeitenden notwendig wären, vermindern die Volkskraft, daher die verwertbare Arbeit und mit ihr das Nationalvermögen. Wo Arbeit fehlt, verfällt die Bevölkerung in Armut. Die Regierung muß für die Möglichkeit verwertbarer gleichmäßiger Arbeit sorgen. Die Grundlage der Volkswirtschaft ist die Moral des Volkes."

Diesen edlen Grundsätzen folgend, mögen Österreichs Völker fortfahren in gemeinsamer friedlicher Arbeit, dem sicheren Wohlstande zusteuernd und hierbei sich stets des handelspolitischen Glaubensbekenntnisses des großen Staatsmannes Maria Theresias, des Grafen Rudolf Chotek, erinnern, das heute ebenso wahr wie damals bleibt:

„In der Steigerung der inländischen Kultur und Industrie, in der Hebung des Handels und daher in der Vermehrung und Verbesserung der Transportmittel zu Wasser und zu Lande besteht die eigentliche Grundlage der Wohlfahrt des Staates." [1]

[1] Arneth, Maria Theresia nach dem Erbfolgekriege. Wien 1870 (bei Braumüller). S. 78.

Digitized by Google

I.

Die Entwicklung und der Stand der Seeschiffahrt in der Gegenwart.

Von

Dr. Paul Schreckenthal, Wien.

Digitized by Google

Den Entwicklungsgang, welchen die Handelsflotte fast aller Seestaaten in den letzten Dezennien eingeschlagen hat und welcher zum mächtigen Anwachsen der Dampferflotte führte, sehen wir auch in Österreichs Handelsmarine klar zu Tage treten; eine einst blühende, alle Meere befahrende Segelflotte geht unaufhaltsam, einem Naturgesetz gehorchend, dem Niedergang entgegen. Der Dampfer, völlig unabhängig von Wind und Wetter, mit seiner größeren Leistungsfähigkeit, verdrängt das Segelschiff.

Um den Werdegang der österreichischen Flotte in den letzten Jahren zu verfolgen, wollen wir auf das Jahr 1888 zurückgreifen. Wenn wir gerade dieses Jahr als Ausgangspunkt unserer Betrachtung wählen, so können wir uns zwar der Erkenntnis nicht verschließen, daß der Wahl eines solchen starren Zeitpunktes eine gewisse Willkürlichkeit anhaftet, denn jede Entwicklung vollzieht sich allmählich, ohne an bestimmte Grenzen gebunden zu sein, aber trotzdem finden wir Gründe genug, welche diese Wahl rechtfertigen lassen. Mit gutem Rechte können wir nämlich behaupten, Österreich stand im Jahre 1888 vor einer neuen Schiffahrtspolitik, indem man sich in Österreich mit Rücksicht auf die mißlichen Verhältnisse, in welchem sich die Handelsmarine befand, sowie infolge des in unseren Nachbarstaaten Italien und Frankreich eingeführten Systems der Bau- und Schiffahrtsprämien genötigt sah, die heimische Schiffahrt in gleicher Weise zu unterstützen und dadurch in den Stand zu setzen, die sonst unerträgliche Konkurrenz erfolgreich bekämpfen zu können.

Nebenbei sollte die staatliche Unterstützung der heimischen Schiffahrt die Reeder zum Ankaufe neuer Schiffe ermutigen, indem durch dieselbe den Reedern eine sichere, wenn auch geringe Verzinsung ihres Kapitals geboten wird.

Im weiteren Verlaufe unserer Darstellung werden wir noch Gelegenheit finden, darauf hinzuweisen, inwieweit die staatliche Subvention zur Entfaltung der damals noch in den Anfängen stehenden Dampferflotte

Digitized by Google

freier Fahrt beigetragen hat, und inwieweit die Ziele, welche der Staat mit der Unterstützung verfolgte, auch wirklich erreicht wurden.

Aber noch ein anderes Moment läßt sich für die Wahl des obigen Jahres ins Treffen führen. Im Jahre 1888 bestand unsere gesamte Dampferflotte weiter Fahrt mit Ausnahme eines einzigen Dampfers, sowie der größte Teil der Dampfer großer Küstenfahrt, ausschließlich aus Dampfern des Österreichischen Lloyd, einer Aktiengesellschaft, welche mit der Regierung in einem engen Vertragsverhältnis steht und dadurch eine gewisse Sonderstellung einnimmt. Die Segelflotte, obwohl im Abnehmen begriffen, hält noch gleichen Schritt mit der Dampferflotte.

Bei den eigenartigen Schiffahrtsverhältnissen Österreichs erscheint es geboten, im folgenden nicht nur die einzelnen Schiffahrtskategorien[1] nach Art des Betriebes getrennt zu betrachten, sondern auch zwischen der Flotte des Österreichischen Lloyd und jener der freien Marine zu unterscheiden.

Die in der Folge angegebenen Tonnengehalte der Schiffe sind als Nettotonnengehalte aufzufassen, da in den amtlichen Aufzeichnungen über den Stand der Schiffahrt in den einzelnen Jahren nur Nettoregistertonnen erscheinen.

Über die Entwicklung der gesamten Schiffahrt nach den einzelnen Kategorien und nach der Art des Betriebes geben die Tabellen 1 und 2 einen leichten Überblick.

Die Tonnenzahl der Gesamtflotte stieg sonach von 186 129 Tonnen auf 279 132, d. i. um 93 003 Tonnen oder 50 %.

Die Ladekapazität stieg jedoch, wenn wir eine Dampfertonne gleich drei Seglertonnen setzen, von 355 417 auf 766 124 Tonnen. Die Zu-

[1] Nach dem Gesetze vom 7. Mai 1879 (R.G.Bl. Nr. 65) über die Registrierung der Seehandelsschiffe erstreckt sich die kleine Küstenfahrt auf das Adriatische Meer, und zwar gegen Westen bis zum Vorgebirge Santa Maria di Leuca, gegen Osten bis zum Kap Clarenza mit Inbegriff des Golfes von Lepanto und der jonischen Inseln, einschließlich des Hafens und des Kanales von Zante, endlich auf die Flüsse, welche in besagte Gewässer einmünden.

Die große Küstenfahrt erstreckt sich auf das Adriatische und Mittelländische Meer, einschließlich der Meerenge von Gibraltar, welche nicht überschritten werden darf, auf das Schwarze und Azowsche Meer, auf den Kanal von Suez, auf das Rothe Meer, auf die Küstenstrecke bis in den Hafen von Aden, endlich auf die Flüsse, welche in besagte Gewässer einmünden.

Die weite Seefahrt erstreckt sich auf alle Meere und die aus denselben zugänglichen Gewässer.

Digitized by Google

nahme beträgt sonach 410 707 Tonnen oder 115 %, wobei wir das stärkste Anwachsen in den Jahren 1900 und 1901 verzeichnen können.

Des weitern ersehen wir, daß die Dampferflotte der weiten Fahrt seit dem Jahr 1888 um 66 Dampfer mit einem Nettotonnengehalt von 160 132 Registertonnen, d. i. um 225 %, zugenommen hat.

Die Segelflotte erfuhr eine Verminderung um 107 Segler mit einem Tonnengehalte von 56 150 Registertonnen, d. i. 76,4 %.

Nur im letzten Jahre können wir einen kleinen Aufschwung im Vergleich zum vorhergehenden Jahre verzeichnen. Der Grund dieser sporadischen Zunahme mag wohl hauptsächlich in einem günstigen Angebote am Schiffsmarkte gelegen sein, da dieser Zuwachs ausschließlich aus Seglern älteren Datums bestand. Gewiß dürften auch die ungünstigen Betriebsverhältnisse der Dampfer in den letzten zwei Jahren für den Ankauf von Seglern mitbestimmend gewesen sein.

Ziehen wir jedoch die Ladefähigkeit der Schiffe weiter Seefahrt in Betracht, so ergibt sich, daß dieselbe von 287 287 Tonnen im Jahre 1888 auf 711 530 Tonnen, somit um 424 234 Tonnen oder 147,7 % gestiegen ist.

In der großen Küstenfahrt finden wir sowohl bei Dampfern als Seglern ein allmähliches Abnehmen. Es hat dies, soweit die Dampfer in Betracht kommen, in der Abnahme der Lloyddampfer in dieser Kategorie seinen Grund.

Die Zahlen über die Entwicklung der kleinen Küstenfahrt zeigen eine Zunahme der Dampfer bei gleichzeitiger Verminderung der Segelfahrzeuge. Die Gesamttonnage dieser Schiffahrtskategorie ist um 1032 Tonnen und eine Ladefähigkeit von 11 776 Tonnen gewachsen.

Hiebei dürfen wir allerdings nicht übersehen, daß die starke Zunahme in den Jahren 1897 und 1899 darin ihre Erklärung findet, daß einige Dampfer des Lloyd, welche Linien innerhalb der Adria befuhren, bei Einführung des neuen Hafengebührengesetzes aus ökonomischen Gründen von der weiten Fahrt resp. großen Küstenfahrt zur kleinen Küstenfahrt übergingen.

Die Ursache des Zurückgehens der Segelschiffahrt in allen Kategorien wurde schon anfangs gestreift und bedarf wohl keiner weiteren Begründung. Sicher ist, daß der Segler auf die Dauer sich nur in solchen Gebieten mit Erfolg behaupten kann, in welchen er, durch ständige Winde begünstigt, die Konkurrenz mit dem Dampfer zu bestehen vermag, und daß derselbe nur für Transporte geeignet erscheint, welche zwar eine lange

Digitized by Google

Reise, aber keine teure Fracht vertragen. Hieher gehören die meisten Massengüter.

Um ein klares Bild über die Entwicklung der einzelnen Teile unserer Handelsmarine zu erlangen, wollen wir den Werdegang des Österreichischen Lloyd und der sogenannten freien Schiffahrt getrennt einer Betrachtung unterziehen.

Der Österreichische Lloyd, welcher im Jahre 1836 als Aktiengesellschaft mit einem Kapitale von 12 600 000 Gulden gegründet wurde und dessen Geschicke mit jenen der österreichischen Handelsmarine enge verknüpft sind, nahm bereits im Jahre 1888 eine beachtenswerte Stelle unter den Schiffahrtsgesellschaften der Welt ein; Tabelle 4 zeigt uns die Entwicklung dieser Gesellschaft.

Wenn auch die Zahl der Dampfer seit dem Jahre 1888 sich um 16 vermindert hat, so erfuhr der Tonnengehalt hingegen eine Zunahme von 28 022 Tonnen, d. i. 34 % des ursprünglichen Betrages. Die Pferdestärke stieg um 30 810 ind. H.P.[1].

Die Durchschnittsgröße eines Lloyddampfers betrug im Jahre 1888 970 Nettoregistertonnen.

Das mittlere Alter der Schiffe belief sich auf 16 Jahre. Der größte Lloyddampfer war damals der Dampfer „Imperator" mit 4070 Bruttoregistertonnen. Derselbe wurde für den Dienst nach Indien bestimmt.

Heute nimmt der Österreichische Lloyd mit seinen 68 Dampfern von 109 644 Nettoregistertonnen die 12. Stelle unter allen übrigen Schiffahrtsgesellschaften ein[2].

---

[1] Die Pferdestärken können erst vom Jahre 1891 angefangen berücksichtigt werden, da bis dahin die amtlichen Angaben in nominellen Pferdekräften erfolgten.

[2] Nach den Angaben der „Hansa" reihen sich die einzelnen Gesellschaften in folgender Weise:

	Bruttoregistertonnen
1. International Mercantil Marine Compagnie mit . . .	1 035 000
2. Hamburg-Amerika	651 000
3. Norddeutscher Lloyd	583 000
4. British India Steam Ship Navigation	449 000
5. Elder Dempster	397 000
6. Peninsular and Oriental Co.	320 000
7. Messageries Maritimes	241 000
8. Nippon Jushen Kaisha	225 000
9. Ellermann Line	217 000
10. Russische Schiffahrts- und Handelsgesellschaft	190 000
11. Navigazione Generale	189 000
12. Österreichischer Lloyd	180 295

Digitized by Google

Der Wert der Lloydflotte beträgt 41 725 950 Kronen.

Außerdem besitzt der Lloyd eine eigene, mit allen modernen Einrichtungen versehene Werft samt Arsenal.

Die Verwaltung des Lloyd war zwar stets bestrebt, die Flotte den Anforderungen der Zeit entsprechend auszugestalten und das alte, weniger geeignete Material durch neues zu ersetzen, doch hatte sie infolge der ungünstigen Schiffahrtsverhältnisse mit mancherlei finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen und war daher mehrmals zur Aufnahme größerer Anlehen gezwungen. Das letzte derartige Anlehen, welches zum rascheren Ausbau der Flotte dienen sollte, stammt aus dem Jahre 1901 und betrug 18 Millionen Kronen.

Gerade im Jahre 1888 stand der Österreichische Lloyd vor einer Krise, deren Folgen noch bis in die letzten Jahre das finanzielle Ergebnis der Gesellschaft beeinflußten.

Diese mißlichen Verhältnisse zwangen den Lloyd, die Unterstützung der Regierung zu suchen, welche hiezu um so eher ihre hilfreiche Hand bot, als ja nicht nur die Interessen der Gesellschaft allein, sondern die mit derselben verknüpften kommerziellen Interessen der gesamten Monarchie auf dem Spiele standen.

So kam der Vertrag vom August 1891 mit 15jähriger Gültigkeit zu stande, in welchem dem Österreichischen Lloyd für den ordentlichen Dienst eine Maximalsubvention von 2 910 000 Gulden zugesichert wurde, wobei der faktische Meilendurchlauf die Berechnungsgrundlage bildet[1].

Außerdem erhält der Lloyd für den vertragsmäßigen Dienst die Suezkanalgebühren rückvergütet, was einem jährlichen Betrage von ungefähr 1 200 000 Kronen gleichkommt.

---

[1] Die Vergütung für die subventionierten Reisen beträgt:

1. Im Adriatischen und Mittelmeer
   a) für Fahrten mit einer Geschwindigkeit von mindestens 11½ Seemeilen pro Stunde = 3 Gulden 55 Kreuzer ö. W. pro Seemeile;
   b) für Fahrten mit einer Geschwindigkeit von mindestens 10 Seemeilen pro Stunde = 2 Gulden 40 Kreuzer ö. W. pro Seemeile;
   c) für Fahrten mit einer Geschwindigkeit von mindestens 9 Seemeilen pro Stunde = 1 Gulden 80 Kreuzer ö. W. pro Seemeile;
   d) für Fahrten mit einer geringeren Geschwindigkeit als die letztangeführte pro Stunde = 1 Gulden 45 Kreuzer ö. W. pro Seemeile;
2. im überseeischen Dienste
   a) für Fahrten mit einer Geschwindigkeit von mindestens 11 Seemeilen pro Stunde = 2 Gulden 80 Kreuzer ö. W. pro Seemeile;
   b) für Fahrten auf der Linie Triest—Santos = 2 Gulden ö. W. pro Seemeile;
   c) für die übrigen Fahrten = 1 Gulden 70 Kreuzer ö. W. pro Seemeile.

Digitized by Google

Die günstigen Export- und Importverhältnisse der letzten Jahre, welche hauptsächlich durch das Zuckergeschäft herbeigeführt wurden, ergaben die Notwendigkeit, eine Vermehrung der im Vertrage vorgesehenen Fahrten nach Indien eintreten zu lassen. Gleichzeitig ging das Streben dahin, immer weitere Gebiete in den Verkehr einzubeziehen, um der heimischen Industrie neue Absatzgebiete zu eröffnen. Es ist dies Ostafrika und Persien.

Für die Vermehrung der Fahrten nach Indien wurde dem Österreichischen Lloyd ein Pauschale von jährlich 637 500 Francs in Gold, für die Reisen nach Persien ein solches von 75 000 Francs zugestanden, während zur Inaugurierung der Ostafrikalinie eine Subvention im Höchstbetrage von 800 000 Kronen festgesetzt wurde. Die Gesamtsubvention, welche der Lloyd in einem Jahre von der Staatsverwaltung erhält, beträgt rund 8 000 000 Kronen.

Selbstverständlich hatte der Lloyd hierfür auch gewisse Verpflichtungen zu übernehmen, welche vor allem in der Ausführung bestimmter Reisen bestehen, welche mit vorgeschriebener Geschwindigkeit und Größe unternommen werden müssen. Gleichzeitig ist der Lloyd verpflichtet, sämtliche Schiffe der Postverwaltung zur Verfügung zu stellen. Weiter obliegt es der Gesellschaft während der Dauer des Vertrages bei allen prinzipiellen Fragen, wie Bestand des Unternehmens, Kontrahierung von neuen Anlehen, Vermögensbelastung, Vermehrung oder Verminderung des Aktienkapitals, sowie Veräußerungen die Genehmigung des Handelsministeriums einzuholen.

Die Gesellschaft hat wenigstens 20 000 Tonnen Kohle aus inländischen Werken zu beziehen.

Die Tarife für den Personenverkehr und für den Güterverkehr in der Ausfuhr unterliegen der Genehmigung des Handelsministeriums.

Im Kriegsfalle hat der Lloyd seine Schiffe der Heeresverwaltung gegen eine entsprechende Entschädigung zur Verfügung zu stellen.

Ohne Genehmigung des Handelsministeriums darf die Gesellschaft keine höhere Dividende als 4 % verteilen. Übersteigt der Reingewinn in einem Jahre 4 %, so hat der sich ergebende Überschuß zwischen der Staatsverwaltung und der Gesellschaft in der Weise geteilt zu werden, daß der Staatsverwaltung $^1/_3$, der Gesellschaft $^2/_3$ zugewiesen werden.

Aber auch auf die Verwaltung selbst hat sich die Regierung einen hervorragenden Einfluß gesichert, indem an der Spitze des Unternehmens ein von der Krone ernannter Präsident steht, während zwei Verwaltungsräte vom Handelsministerium ernannt werden.

Digitized by Google

Wie bereits kurz angedeutet, hat sich seit dem Jahre 1888 das Verkehrsgebiet des Österreichischen Lloyd bedeutend erweitert und der Verkehr auf den schon bestandenen Linien verdichtet.

China, Japan, Ostafrika, Persien wurden in den Dienst des Lloyd einbezogen, während der Verkehr mit Indien und der Levante eine weitgehende Ausgestaltung erfuhr.

Der Dienst in der Adria befindet sich im Stadium der Reformierung, indem der Lloyd mit den kleinen Gesellschaften ein Abkommen treffen will, wonach er selbst die Hauptlinien, jene jedoch die Affluenzlinien zu befahren hätten.

Gegenwärtig unternimmt der Lloyd, abgesehen von dem regen Verkehr in der Adria und der Levante, jährlich

8 Reisen nach Brasilien,
24 Fahrten nach Bombay und Calcutta,
6 Fahrten nach Ostafrika,
13 Fahrten nach Japan,
1 Fahrt bis Shanghai.

Außerdem verkehren die Schiffe des Lloyd je nach der Saison im persischen Golfe und im Schwarzen Meere.

Die Dampfer selbst wurden den gesteigerten Anforderungen des Verkehrs entsprechend eingerichtet, die Räume für den Personenverkehr mit allen modernen Einrichtungen versehen, während die Warendampfer mit allen zum raschen Laden und Löschen, sowie zur Konservierung der Ladung nötigen Vorrichtungen ausgestattet wurden[1].

Zu letzterem Zwecke wurden auf mehreren Dampfern Kühlräume eingebaut.

Die Tätigkeit, welche der Lloyd in dem Zeitraume von 1888 an entfaltet hat, kann am besten aus Tabelle 5 entnommen werden, welche eine Zusammenstellung über die Zahl der von demselben ausgeführten Reisen, der durchlaufenen Meilen und der beförderten Personen und Waren enthält.

Demnach hat die Zahl der Reisen seit dem Jahr 1888 zwar abgenommen, der Meilendurchlauf, die Zahl der beförderten Reisenden und Waren erfuhr eine erhebliche Steigerung. Die Zunahme der beförderten Güter betrug ca. 75 %.

Das finanzielle Ergebnis des Österreichischen Lloyd war freilich

[1] Die Ladevorrichtungen ermöglichen es 40 Tonnen per Stunde und Luken zu laden oder zu löschen.

Digitized by Google

nicht immer günstig, und führten die Jahre 1889, 1890, 1891 sogar ein Defizit von 2 260 000 Gulden herbei [1].

Die Dividenden, welche vom Jahre 1892 an zur Verteilung gelangten, betrugen:

Jahr	Dividende	Jahr	Dividende	Jahr	Dividende	Jahr	Dividende
1892	1,9 %	1895	4 %	1898	3,8 %	1901	4 %
1893	4 %	1896	1,9 %	1899	3,8 %	1902	2 %
1894	4 %	1897	3 %	1900	4 %		

Es ist hier wohl nicht der Platz, auf die Ursachen des schlechten finanziellen Ergebnisses selbst zu Zeiten einer hochgehenden Konjunktur, trotz der staatlichen Unterstützung näher einzugehen. Darüber besteht jedoch kein Zweifel, daß bei dem Defizit der Jahre 1889—1891 die Verwaltung nicht von jeder Schuld freigesprochen werden kann. Bei den verschiedenen Klagen, welche gegen den Österreichischen Lloyd vorgebracht werden und zumeist darin gipfeln, daß beim Lloyd der kommerzielle Geist immer mehr in den Hintergrund trete, darf jedoch nicht vergessen werden, daß dem Lloyd durch den Vertrag auch Verpflichtungen auferlegt werden, welche mit Opfern verbunden sind.

So sei nur die Linie Triest—Santos erwähnt, welche trotz der großen Kaffeeimporte passiv ist, da in der Ausfracht oft kaum 100 Tonnen Waren zur Verschiffung gelangen.

Ein Vergleich mit den Ergebnissen der freien Schiffahrt — wir wir dies so oft finden — bietet überhaupt keinen geeigneten Maßstab über die Leistungsfähigkeit des Unternehmens, da der Lloyd, durch den Vertrag gebunden, nicht in der Lage ist, eine in manchen Verkehrsgebieten auftauchende günstige Konjunktur entsprechend auszunützen. Nebenbei erfordert auch der Passagiertransport größere Investitionen für die Flotte.

Wenden wir uns nun der freien Schiffahrt zu. Die Tabellen 6 u. 7 geben eine Übersicht über die Entwicklung dieses im Aufblühen begriffenen Bestandteiles unserer Handelsmarine.

Wir sehen, daß die freie Schiffahrt aller Kategorien seit dem Jahre 1888 einen großen Aufschwung genommen hat, welcher vor allem bei den Schiffen weiter Seefahrt ins Auge fällt. Hier haben wir eine Zunahme um 67 Dampfer mit 126 832 Registertonnen Nettoraum.

[1] Das Defizit betrug im Jahre 1889 . . . 441 868 Gulden,
" " 1890 . . . 600 684 "
" " 1891 . . . 1 217 448 "

Digitized by Google

Die Periode des stärksten Anwachsens fällt in die Jahre 1896 und 1901.

Während die Entwicklung der kleinen Küstenschiffahrt oft mehr in lokalen Bedürfnissen wurzelt, ist jene der großen Küstenfahrt, insbesondere aber die der weiten Fahrt, von den allgemeinen Schiffahrtsverhältnissen bedingt.

Und da waren es verschiedene Umstände, welche eine solche Entwicklung begünstigten; vor allem eine hochgehende Konjunktur auf dem Frachtenmarkte, welche durch den Krieg in Südafrika und die Wirren in China, sowie günstige Ernteergebnisse durch längere Zeit erhalten blieb, ein allmähliches Sinken der Kohlenpreise, der Unternehmungsgeist unserer Reeder und nicht in letzter Linie das Marine-Unterstützungsgesetz [1], welches den Reedern einen mächtigen Ansporn zu Neuanschaffungen gab.

---

[1] Das Marine-Unterstützungsgesetz vom 27. Dezember 1893 unterscheidet zwei Arten von Prämien, den Betriebszuschuß und den Reisezuschuß. Den Betriebszuschuß erhalten Dampf- oder Segelschiffe der weiten Fahrt und großen Küstenfahrt dann, wenn sie 1. wenigstens $^2/_3$ Eigentum österreichischer Staatsangehöriger sind, 2. seit der Zeit des Stapellaufes nicht mehr als 15 Jahre verflossen sind.

Der Zuschuß beträgt im ersten Jahre nach dem letzteren für jede Tonne des Nettoraumgehaltes

1. 6 Gulden für Dampfer aus Eisen oder Stahl,
2. 4 Gulden 50 Kreuzer für Segler aus Eisen oder Stahl.
3. 3 Gulden für Segler aus Holz oder gemischter Konstruktion.

Diese Beträge werden mit Beginn des zweiten Jahres um 5% derselben jährlich gemindert. Der Betriebszuschuß wird für Schiffe aus Eisen oder Stahl, welche nach dem 1. Januar 1894 auf inländischen Werften erbaut wurden, um 10%, und wenn sie wenigstens zur Hälfte aus inländischem Material hergestellt sind, um 25% erhöht. Den Reisezuschuß erhalten Schiffe der weiten Fahrt und der großen Küstenfahrt für Reisen außerhalb der Grenzen der kleinen Küstenfahrt von oder nach österreichischen Häfen, wenn diese Reisen im Interesse des heimischen Handels und Verkehrs nicht mit Dampfern neben einer von der Staatsverwaltung subventionierten regelmäßigen Linie unternommen werden.

Der Reisezuschuß beträgt für je 100 Seemeilen Fahrt pro Nettotonne Raumgehalt 5 Kreuzer.

Nach einem anderen Gesetze sind alle Seehandelsschiffe von der Entrichtung der Erwerbsteuer bis 31. Dezember 1903 befreit. In den einzelnen Jahren wurden nachfolgende Beiträge für die Marine-Unterstützung verausgabt:

1894 . . .	294 000 Kronen	1899 . . .	1 302 740 Kronen
1895 . . .	294 000 „	1900 . . .	1 400 000 „
1896 . . .	308 000 „	1901 . . .	1 400 000 „
1897 . . .	668 600 „	1902 . . .	1 700 000 „
1898 . . .	1 066 000 „	Summe . .	8 434 140 Kronen

Digitized by Google

Doch darf hiebei die Wirkung der staatlichen Subvention nicht über-, jene einer günstigen Konjunktur nicht unterschätzt werden.

Wir können nämlich leicht beobachten, daß die Zunahme der Dampferflotte freier Schiffahrt in den Jahren am größten war, welche einer günstigen Konjunktur folgten.

Besonders auffallend tritt diese Erscheinung im Jahre 1901 zu Tage, wo nach dem außerordentlich günstigen Jahre 1900 auch die stärkste Zunahme an Dampfern zu verzeichnen ist.

Es ist aber selbstverständlich, daß ein gutes Erträgnis die Reeder zu Neuanschaffungen anregt, um die momentane günstige Lage besser ausnützen zu können, während anderseits das Kapital, durch die guten Chancen verlockt, reichlicher zufließt. Ein weiteres wichtiges Moment, welches gewiß nicht ohne Rückwirkung auf den Aufschwung unserer Flotte geblieben ist, liegt in dem bei der freien Schiffahrt zumeist üblichen Reedereibetrieb, welcher auf dem Karatsystem beruht.

Die Gesellschaftsform ist jene einer offenen Handelsgesellschaft. Jedes einzelne Schiff bildet für sich eine Einheit, wobei dasselbe aus 24 ideellen Teilen bestehend gedacht wird, von denen jeder in weitere 16 Teile geteilt werden kann.

Auf diese Weise können oft bei 300 Personen an einem Schiffe als Mitreeder beteiligt sein.

Ein Mitreeder führt die Verwaltung des Dampfers. Der Vorteil dieses Systems besteht eben in der leichten Geldbeschaffung, indem es auch dem kleinen Kapitalisten ermöglicht wird, seine Ersparnisse nutzbringend anzulegen, sowie in der verhältnismäßig billigen Verwaltung.

Ein großer Mangel liegt jedoch bei dieser Gesellschaftsform darin, daß die gesamten Einnahmen zur Verteilung gelangen und weder für die Amortisation des Kapitals, noch für einen Reservefonds gesorgt wird.

Nebenbei wird, um möglichst hohe Dividenden zu bezahlen, auf die Instandhaltung der Schiffe nur wenig Geld verwendet.

Wenn wir die Qualität des Dampfermaterials betrachten, um welches unsere Marine seit dem Jahre 1858 zugenommen hat, so müssen wir freilich gestehen, daß gerade im Anfange dieser Periode viel altes Material angekauft wurde, welches erst im Laufe der letzten Jahre wieder abgestoßen werden konnte.

Gar bald brach sich die Überzeugung Bahn, daß der Ankauf alter, wenn auch billiger Schiffe mit der Zeit doch unverhältnismäßig teurer zu stehen kommt als der von neuen Schiffen, indem sich bei einem alten Schiffe nach kurzer Zeit die Notwendigkeit kostspieliger Reparaturen ergibt.

Digitized by Google

Die einzelnen Reedereien der freien Schiffahrt sind aus Tabelle 7 ersichtlich.

Die größte Reederei der freien Schiffahrt stellt die Gesellschaft Fratelli Cosulich in Triest dar, welche, auf dem Karatsystem aufgebaut, sich durch eine umsichtige tatkräftige Verwaltung und große Ökonomie aus kleinen Anfängen zu der heutigen Größe entwickelte. Im Jahre 1897 verfügte die Gesellschaft über 3 Dampfer mit 5158 Nettoregistertonnen, von denen zwei im Jahre 1874 gebaut wurden, während der dritte im Jahre 1881 vom Stapel lief.

Heute steht dieses Unternehmen mit 13 Dampfern von 41 667 Nettotonnen und 17 312 ind. H.P. an der Spitze unserer freien Marine.

Sämtliche Dampfer sind neuester Konstruktion, mit einer Tragfähigkeit von über 4000 Tonnen; der älteste Dampfer ist vier Jahre alt.

Das in den Schiffen dieser Unternehmung investierte Kapital beträgt 12 000 000 Kronen. Die Gesellschaft unterhält im Vereine mit der später zu erwähnenden „Austro-Americana" einen regelmäßigen Dienst nach Nord- und Zentralamerika und besorgt hierbei einen großen Teil unseres Baumwollimports. Nebstbei unternehmen die Schiffe der Gesellschaft je nach den Frachtverhältnissen auch Fahrten nach dem Schwarzen Meere, nach Indien und den Reishäfen.

Nicht unerwähnt darf bleiben, daß diese Gesellschaft und die „Austro-Americana" im Begriffe sind, sich in eine gemeinsame Aktiengesellschaft umzuwandeln, da man sich der Überzeugung nicht verschließen konnte, daß zur gedeihlichen Entfaltung und Konsolidierung eines Schiffahrtsunternehmens die Aktiengesellschaft die günstigsten Bedingungen bietet. Hierdurch kann sich der Betrieb noch günstiger gestalten, da die Gesellschaft bei einer hinreichenden Anzahl von Dampfern in der Lage ist, die Versicherung selbst zu übernehmen. Die Summen, welche für dieselbe verausgabt wurden, sind nicht gering.

So zahlte die Firma Fratelli Cosulich im Jahre 1902 nicht weniger als 634 228 Kronen.

Das finanzielle Ergebnis dieser Unternehmung, welches bisher gewiß ein glänzendes genannt werden kann, läßt sich nur schwer ermitteln, da bei der eigenartigen Zusammensetzung dieser Gesellschaft jedes Schiff für sich eine Rechnungseinheit bildet, wobei die Gebrüder Cosulich, welche an jedem Schiffe hervorragend beteiligt sind, nur die Verwaltung für jedes der 13 Schiffe führen.

Im Jahre 1901 betrug der Reingewinn 2 122 548 Kronen, was bei dem oben erwähnten Anschaffungswerte der Dampfer einer Verzinsung

Digitized by Google

von beiläufig 18 % gleichkommt. Berechnen wir die Amortisation, welche jeder Teilhaber selbst zu besorgen hat, mit 6 %, die staatliche Unterstützung jedoch mit 2 %, so ergibt sich immerhin ein industrieller Gewinn von 10 %; für das Jahr 1902 betrug der Gewinn der 13 Dampfer: 1 292 183 Kronen, was bei Zugrundelegung derselben Rechnungsgrundsätze einem industriellen Gewinne von 4 % gleichkommt. Zur Auszahlung an die Mitreeder gelangten selbstverständlich im Jahre 1901: 12 %, im Jahre 1902: 6 % (industrieller Gewinn mehr der staatlichen Subvention von 2 % jährlich). Doch ist das angeführte Erträgnis nur ein Durchschnittsergebnis, da manche Schiffe bedeutend höhere, andere hinwieder erheblich geringere Dividenden abwarfen.

Den zweiten Rang unter den Schiffahrtsgesellschaften freier Fahrt nimmt die Reederei Eredi Cav. Gerolimich in Lussinpiccolo ein.

Dieselbe ist ihrer Form nach eine stille Gesellschaft, wobei als geringste Vermögenseinlage der stillen Gesellschafter der Betrag von 8000 Kronen festgesetzt wurde.

Im Jahre 1889 verfügte dieses Unternehmen erst über einen einzigen Dampfer von 558 Nettoregistertonnen („Quarnero"). Günstige Verhältnisse und eine kluge Verwaltung ließen auch dieses Unternehmen erstarken, welches heute über 9 Dampfer mit 30 718 Brutto- oder 19 697 Nettoregistertonnen und 14 413 ind. H.P. verfügt.

Der Wert der Flotte beträgt 9 580 400 Kronen. Die Schiffe der Gesellschaft sind durchwegs moderner Bauart und dienen ausschließlich dem Warenverkehre.

Die Gesellschaft ist auch weiter unablässig bemüht, durch Heranziehen neuer Kapitalskräfte ihren Schiffspark zu erweitern, um vereint mit der übrigen Handelsflotte gerüstet dazustehen, wenn nach Vollendung der zweiten Bahnverbindung mit Triest größere Anforderungen an die heimische Schiffahrt herantreten und nicht ausländischen Schiffen der Nutzen aus dem erhöhten Frachtverkehre zufallen soll.

Regelmäßige Linien werden von seiten dieses Unternehmens nicht befahren. Das Hauptfeld der Tätigkeit liegt in Indien, Birma und Nordamerika.

Das Erträgnis der Gesellschaft ist wegen der obwaltenden Gesellschaftsform nicht zu ermitteln, doch kann im allgemeinen auch hier dasselbe wie bei dem früheren Unternehmen gelten.

Nur das letzte Jahr weist ein sehr ungünstiges Erträgnis auf, indem nur 2,88 % zur Verteilung gelangten. Bedenkt man, daß die staatliche Unterstützung hierbei 2 % betrug, so bleibt ein industrieller Gewinn von

Digitized by Google

0,88 %, gewiß ein deutliches Zeichen der ungünstigen Frachtverhältnisse im vergangenen Jahre.

Abweichend von den beiden erwähnten Gesellschaften finden wir bei der bereits früher erwähnten „Austro Americana" die Form einer Kommanditgesellschaft vor.

Dieselbe besitzt sechs Dampfer mit 15 210 Bruttoregistertonnen oder 11 934 Nettoregistertonnen, wobei die Gesamtmaschinenstärke 1628 ind. H.P. beträgt.

Es sind dies zumeist Dampfer aus den 80er Jahren, welche nur über eine geringe Geschwindigkeit verfügen und deren Betrieb sich infolge der mit dem hohen Alter verbundenen großen Versicherungsspesen wenig rentabel gestaltete.

Bis vor kurzem war diese Gesellschaft die einzige der freien Marine, welche regelmäßige Linien über den Ozean unterhielt. Sie besorgt, wie schon erwähnt, den Baumwollimport von Amerika nach Österreich.

Alle übrigen in der Tabelle 7 verzeichneten Gesellschaften der weiten Fahrt basieren auf dem Karatsystem.

Die anderen Gesellschaften, deren Schiffe der großen Küstenfahrt und der kleinen Küstenfahrt angehören, sind zum Teil auf dem Karatsystem aufgebaut, zum Teil bilden sie stille Handelsgesellschaften.

Bei der kleinen Küstenfahrt finden wir vier Aktiengesellschaften, von denen die „Istria-Trieste" die größte und älteste ist.

Das Aktienkapital der „Istria-Trieste" beträgt 600 000 Kronen, und verfügt die Gesellschaft über fünf Dampfer mit 915 Bruttoregistertonnen. Sie vermittelt den Verkehr zwischen Triest und der istrianischen Küste.

Das finanzielle Erträgnis kann als ein günstiges bezeichnet werden. In den letzten zehn Jahren wurden folgende Dividenden ausbezahlt:

Jahr	Dividende	Jahr	Dividende
1893	6,8 %	1898	5 %
1894	8 %	1899	6 %
1895	7 %	1900	3 %
1896	6 %	1901	9,5 %
1897	6 %	1902	10 %

An die „Istria-Trieste" reiht sich die Capodistrianer Gesellschaft mit vier Dampfern von 472 Bruttoregistertonnen. Das Aktienkapital beträgt 70 000 Gulden (140 000 Kronen). Auch dieses Unternehmen lieferte ein günstiges Ergebnis. Die Gesellschaft unterhält den Verkehr zwischen Triest und Capodistria.

Digitized by Google

Ferner ist noch die Aktiengesellschaft „Grado-Aquileja" mit einem Aktienkapital von 24 000 Kronen zu erwähnen. Drei Dampfer mit 97 Bruttotonnen vermitteln den Verkehr in den Lagunen.

Am Schlusse unserer Betrachtung über die Entwicklung der Handelsflotte erübrigt es noch, einen Blick auf das Dampfer- und Seglermaterial selbst zu werfen.

Wenn wir die Provenienz unserer Dampferflotte betrachten, so ergibt sich, daß der größte Teil derselben aus dem Auslande stammt, während im Inlande nur verhältnismäßig wenige Schiffe gebaut wurden.

Vor allem fällt uns dies bei den Dampfern weiter Fahrt der freien Marine auf, von welchen nur drei in Österreich gebaut wurden. Die nachfolgende Zusammenstellung gibt uns Zahl und Tonnengehalt der im In- oder Auslande gebauten Schiffe unserer heutigen Flotte an. Hierbei lassen wir wieder den Unterschied zwischen der Flotte des österreichischen Lloyd und jener der freien Marine walten.

	Im Inlande erbaut		Im Auslande erbaut	
	Zahl	Netto-tonnengehalt	Zahl	Netto-tonnengehalt
Lloydflotte	28	47 889	40	61 775
Dampfer weiter Fahrt	3	3 523	66	123 753
Dampfer der großen Küstenfahrt	6	1 718	9	1 921
Dampfer der kleinen Küstenfahrt	54	1 930	21	983
Segelschiffe weiter Fahrt und großer Küstenfahrt	19	5 518	11	12 851
Summe	110	60 578	147	201 283

Der Grund, warum, mit Ausnahme der Lloydschiffe, nur ein verschwindender Teil unserer Flotte aus österreichischen Werften stammt, liegt darin, daß wir in Österreich mit den auf eine weitgehende Arbeitsteilung eingerichteten englischen Werften, welche aus mannigfachen Gründen bedeutend billiger arbeiten, nicht konkurrieren können. Gewiß ist es zu bedauern, daß trotz der Begünstigung des Marine-Unterstützungsgesetzes die meisten Dampfer der freien Schiffahrt im Auslande gebaut wurden, indem dadurch ein namhaftes Kapital ins Ausland floß, anstatt in Österreich in Arbeit umgesetzt zu werden.

Nach dem Baumaterial sind von den 124 Dampfern weiter Fahrt 84 aus Stahl, die übrigen 40 aus Eisen erbaut. Hierbei sehen wir, daß alle neueren Dampfer aus Stahl konstruiert sind. Der jüngste Dampfer aus Eisen lief im Jahre 1888 vom Stapel („Algarve").

Digitized by Google

Unter den Dampfern der großen Küstenfahrt finden wir zehn aus Stahl und fünf aus Eisen hergestellt, während bei den Dampfern der kleinen Küstenfahrt die Holz- oder gemischte Konstruktion weitaus überwiegt.

Von den Seglern der weiten Fahrt sind sechs aus Eisen, die übrigen aus Holz erbaut, während die Segler der großen und kleinen Küstenfahrt ausschließlich aus Holz konstruiert sind.

Nach Art der Segler besitzen wir 3 Vollschiffe, 15 Barkschiffe, 5 Briggschoner, 2 Lugger und einige andere Fahrzeuge.

Was die Geschwindigkeit der Dampfer anbelangt, so müssen wir auch hier zwischen den Schiffen des Österreichischen Lloyd und jenen der freien Marine unterscheiden. Während nämlich die Schiffe des Lloyd zum größten Teil nebst dem Warenverkehre auch den Post- und Passagiertransport besorgen und durch den Vertrag zum Einhalten einer bestimmten Geschwindigkeit verpflichtet sind, dienen die Schiffe der freien Marine fast ausschließlich der Beförderung von Massengütern, welche in der Regel keine hohe Fracht vertragen. Infolgedessen können diese Dampfer auch keine große Geschwindigkeit entfalten, da der Kohlenverbrauch mit der Zunahme der Geschwindigkeit fast im kubischen Verhältnisse steigt.

Demgemäß verfügen die Lloyddampfer über eine größere Geschwindigkeit, während die Dampfer der freien Schiffahrt im Durchschnitt nur 9 Seemeilen pro Stunde erreichen.

Als schnellster Dampfer gilt die „Semiramis" des Österreichischen Lloyd, welche bei der Probefahrt eine Geschwindigkeit von 17,47 Seemeilen pro Stunde entwickelte.

Dieselbe ist in den Dienst der Eillinie Triest-Alexandrien, wo stets ein reger Personenverkehr herrscht, eingestellt.

Wenn wir das Durchschnittsalter der Schiffe unserer Handelsflotte (weiter Fahrt) berechnen, so erhalten wir hierfür ein Alter von 10 Jahren.

Scheiden wir jedoch die Schiffe des Lloyd von jenen der freien Schiffahrt, so ergibt sich für den Lloyd ein Durchschnittsalter von 16,5 Jahren, für die Schiffe der freien Schiffahrt hingegen ein Alter von 4,6 Jahren.

Der älteste Dampfer ist der im Jahre 1864 erbaute Lloyddampfer „Jupiter" mit 1708 Bruttoregistertonnen.

Das Durchschnittsalter der Segelflotte weiter Fahrt beträgt 23 1/2 Jahre.

Betreffs der Größenverhältnisse unserer Dampfer zeigt uns die folgende Tabelle die steigende Tendenz:

Digitized by Google

Durchschnittsgröße der Dampfer.

Jahr	Nettotonnenraum	Jahr	Nettotonnenraum
1888	1229	1896	1412
1889	1237	1897	1396
1890	1221	1898	1468
1891	1209	1899	1621
1892	1164	1900	1734
1893	1226	1901	1836
1894	1243	1902	1861
1895	1309		

Auffallender ist die Zunahme der Durchschnittsgröße unserer Dampfer reier Fahrt. Die nachstehende Übersicht gibt uns ein Bild hiervon:

Durchschnittsgröße der Dampfer freier Schiffahrt.

Jahr	Nettoraumgehalt	Jahr	Nettoraumgehalt
1888	444	1896	1475
1890	580	1898	1420
1892	809	1900	1725
1894	840	1902	1844

Für die Dampfer der großen Küstenschiffahrt ergibt sich eine im allgemeinen gleichbleibende Durchschnittsgröße von 210—260 Tonnen Nettoraumgehalt, in der kleinen Küstenfahrt finden wir hingegen, entsprechend den Anforderungen, welche an dieselbe in nautischer Hinsicht gestellt werden, einen durchschnittlichen Tonnengehalt von ungefähr 40 Nettoregistertonnen.

Der größte Dampfer Österreichs ist der im Jahre 1901 in Triest erbaute Lloyddampfer „Austria" mit 7580 Bruttoregistertonnen und 3200 ind. H.P.

Bei den Segelschiffen weiter Fahrt finden wir in den letzten Jahren eine Zunahme der mittleren Größe. Dieselbe beträgt für das Jahr 1902 860 Registertonnen (netto).

Österreichs größter Segler, „Francesco Giuseppe I.", ein im Jahre 1882 in Greenock aus Eisen erbautes Vollschiff, besitzt einen Bruttotonnengehalt von 1974 Registertonnen. Die Besatzung beträgt ohne die Offiziere 24 Mann.

Der Bemannungsstand unserer Handelsflotte betrug im Jahre 1902

Digitized by Google

8404 Mann, wovon 3929 Mann auf Segelschiffen und 4485 Mann auf Dampfern bedienstet waren.

Nach den einzelnen Kategorien und Betrieben geordnet entfallen auf:

1. Schiffe weiter Fahrt:
   a) Dampfer . . . . . 3679 Mann,
   b) Segler . . . . . 263 „
2. Schiffe der großen Küstenfahrt:
   a) Dampfer . . . . . 205 Mann,
   b) Segler . . . . . 49 „
3. Schiffe der kleinen Küstenfahrt:
   a) Dampfer . . . . . 601 Mann,
   b) Segler . . . . . 3607 „

Im Jahre 1888 belief sich die Besatzung der gesamten Flotte auf 8282 Mann, wovon 5447 Mann auf Seglern, hingegen nur 2835 Mann auf Dampfern angeheuert waren.

Die Bemannung unserer Fischereiflotte weist einen Stand von 14118 Mann auf.

Aus der folgenden Zusammenstellung sind die im Jahre 1902 in Triest ein- und ausgeschifften Seeleute ersichtlich. Für die übrigen Häfen unserer Monarchie wurde von einer gleichen Übersicht Abstand genommen, da Triest infolge seiner Größe alle übrigen Häfen weit übertrifft, die meisten Schiffahrtsgesellschaften ihren Betrieb von Triest aus leiten und demgemäß auch ihre Bemannung dortselbst ergänzen.

Stellung der Ein- und Ausgeschifften.

	Offiziere	Maschinisten	Matrosen	Heizer	Kohlenmänner	Aufwärter (Diener)	Übrige Personen	Summe
Eingeschifft	815	556	1967	1636	673	1193	1683	8478
Ausgeschifft	794	551	1823	1626	627	1072	1539	8032

Die Zahl von 446 Personen, welche mehr eingeschifft erscheinen, findet ihre Erklärung in dem Umstande, daß auf manchen Dampfern bei einigen Ausreisen das Deck- und dienende Personal vermehrt wurde.

Digitized by Google

Tabelle 1. Schiffe weiter Fahrt.

Jahr	Dampfer			Segler		
	Zahl	Nettotonnengehalt	Jährliche Zunahme in %	Zahl	Nettotonnengehalt	Jährliche Zu- resp. Abnahme in %
1888	58	71 285	—	127	73 432	—
1889	59	73 023	2,4	116	66 414	— 9,5
1890	61	74 524	2,1	109	62 453	— 5,4
1891	65	78 577	5,7	99	57 909	— 7,2
1892	68	79 185	0,8	97	54 262	— 5,0
1893	71	87 081	11,1	82	44 872	— 12,9
1894	70	87 033	— 0,1	73	39 641	— 7,0
1895	75	98 194	15,7	68	36 205	— 4,6
1896	87	112 847	20,6	60	31 666	— 6,2
1897	95	132 639	27,7	47	26 392	— 7,2
1898	93	136 570	5,5	35	20 319	— 8,3
1899	92	149 117	17,7	28	16 036	— 6,8
1900	103	178 649	41,4	20	13 427	— 3,6
1901	117	214 877	50,8	15	12 423	— 2,3
1902	124	231 416	23,2	20	17 282	+ 6,6

Digitized by Google

Tabelle 2.

Jahr	Große Küstenfahrt				Kleine Küstenfahrt				Fischereifahrzeuge	
	Dampfer		Segler		Dampfer		Segler			
	Zahl	Nettotonnengehalt	Zahl	Nettotonnengehalt	Zahl	Nettotonnengehalt	Zahl	Nettotonnengehalt	Tonnen	Zahl
1888	29	11 249	49	6426	48	2130	1511	21 607	2474	6171
1889	30	11 359	46	5916	52	2102	1479	20 983	2483	6159
1890	27	10 863	45	5636	47	2087	1459	20 479	2572	6221
1891	24	9 569	46	5830	46	2015	1443	19 876	2618	6406
1892	23	8 002	45	5413	50	2032	1434	18 757	2731	6563
1893	25	8 441	46	5630	48	1885	1448	18 125	2862	6908
1894	23	7 127	41	4852	46	1622	1421	17 671	2997	7174
1895	24	7 619	35	4100	49	1668	1442	17 784	3119	7396
1896	23	7 120	30	3497	52	1879	1456	17 584	3220	7631
1897	21	6 066	26	2961	63	4171	1453	17 515	3265	7849
1898	20	5 516	20	2101	65	4313	1426	17 104	3363	8069
1899	20	5 343	17	1790	71	7442	1419	17 181	3571	8408
1900	20	5 300	11	946	72	6649	1411	16 982	3673	8606
1901	17	4 569	10	1060	77	7245	1431	17 383	3765	8760
1902	16	4 574	10	1087	86	7502	1454	17 267	3918	8962

Digitized by Google

Tabelle 3. Summe der gesamten Dampfer- und Seglerflotte.

Jahr	Dampfer aller Kategorien		Segler aller Kategorien		Summe der Dampfer und Segler	
	Zahl	Nettotonnengehalt	Zahl	Nettotonnengehalt	Zahl	Nettotonnengehalt
1888	135	84 664	1687	101 465	1822	186 129
1889	141	86 484	1641	93 303	1782	179 787
1890	135	87 474	1613	88 568	1748	176 042
1891	135	90 161	1588	83 615	1723	173 776
1892	141	89 219	1576	78 432	1717	167 651
1893	144	97 407	1576	68 627	1720	166 034
1894	139	95 782	1535	62 164	1674	157 946
1895	148	107 481	1545	58 089	1693	165 550
1896	162	121 846	1546	52 747	1708	174 593
1897	179	142 876	1526	46 868	1705	189 744
1898	178	146 399	1481	39 524	1659	185 923
1899	183	161 902	1464	35 007	1647	196 909
1900	195	190 598	1442	31 355	1637	221 953
1901	211	226 691	1456	30 866	1667	257 557
1902	226	243 492	1484	35 636	1710	279 128

Tabelle 4. Flotte des Österreichischen Lloyd.

Jahr	Zahl der Dampfer	Nettotonnengehalt	Pferdestärken[1]	Jahr	Zahl der Dampfer	Nettotonnengehalt	Pferdestärken
1888	84	81 642	—	1896	75	86 385	111 427
1889	84	80 280	—	1897	73	90 251	115 446
1890	80	80 141	—	1898	70	86 719	111 888
1891	77	77 809	94 715	1899	67	93 634	113 836
1892	75	75 074	89 245	1900	70	100 031	118 125
1893	78	83 427	98 476	1901	65	101 601	117 012
1894	75	81 700	94 810	1902	68	109 664	125 525
1895	77	87 161	112 262				

[1] Vor dem Jahre 1891 erscheinen in den Nachweisen nur nominelle Pferdestärken, weshalb deren Anführung entfiel.

Digitized by Google

Tabelle 5.

Jahr	Zahl der Reisen	Meilendurchlauf	Beförderte Passagiere	Beförderte Waren in Meterzentner
1888	1591	1 833 407	254 866	6 206 306
1889	1363	1 797 885	224 833	6 632 513
1890	1308	1 686 445	286 373	6 121 664
1891	1253	1 618 567	293 918	5 742 022
1892	1100	1 660 477	250 061	5 352 332
1893	1180	1 836 726	260 129	6 646 112
1894	1133	1 921 698	261 344	7 245 006
1895	1220	1 943 307	276 034	7 556 778
1896	1238	1 979 812	260 565	7 707 826
1897	1284	1 971 018	275 088	8 840 844
1898	1199	1 987 575	274 397	9 484 776
1899	1206	2 015 091	268 420	9 677 275
1900	1217	2 219 578	281 831	10 467 579
1901	1190	2 192 229	281 909	11 068 023
1902	1132	2 205 908	280 619	10 815 604

Tabelle 6. Entwicklung der freien Schiffahrt (Dampferflotte).

Jahr	Weite Fahrt			Große Küstenfahrt		Kleine Küstenfahrt	
	Zahl der Dampfer	Nettotonnengehalt	Zu- resp. Abnahme in %	Zahl der Dampfer	Nettotonnengehalt	Zahl der Dampfer	Nettotonnengehalt
1888	1	444	—	3	632	45	2020
1889	3	1 785	+ 302	7	1670	48	1973
1890	7	4 061	+ 127	5	1314	43	1958
1891	11	9 258	+ 128	5	1208	42	1886
1892	13	10 526	+ 13,7	7	1649	46	1970
1893	13	10 259	— 2,6	9	1898	44	1823
1894	13	10 926	+ 6,5	9	1596	42	1560
1895	16	16 691	+ 52	10	2013	45	1606
1896	28	41 323	147,7	11	2321	48	1817
1897	37	47 276	14,3	14	3172	57	2177
1898	39	55 349	17	13	2622	56	1709
1899	41	62 139	12,2	16	3796	59	2333
1900	49	84 475	35,9	16	3753	60	2339
1901	65	118 840	40,6	15	3634	66	2656
1902	69	127 276	7,1	14	3639	75	2913

Digitized by Google

Tabelle 7. Reedereien der freien Schiffahrt.

Name der Gesellschaft	Zahl der Dampfer u. deren Kategorie	Bruttotonnengehalt	Nettotonnengehalt	Bemannung	Pferdestärken der Maschine
Fratelli Cosulich, Triest .	13 weit. Fahrt	41 667	27 049	293	17 312
Eredi Cav. Gerolimich, Lussinpiccolo	9 weit. Fahrt	30 718	19 697	204	14 413
Cossovich Tommaso, Triest	6 weit. Fahrt, 1 kl. Küstenf.	19 339	12 420	134	7 145
Košović Lorenzo, Triest .	5 weit. Fahrt	17 519	11 192	120	7 500
Austro-Americana, Triest.	5 weit. Fahrt	15 210	10 934	115	1 628
Marinović Matteo, Ragusa	6 weit. Fahrt	14 472	9 115	122	4 656
Račić Giovanni, Ragusa-vecchia	4 weit. Fahrt	10 653	6 593	82	3 600
Eredi Matteo Premuda, Lussinpiccolo	3 weit. Fahrt	8 256	5 248	69	3 700
Premuda Giovanni L. . .	2 weit. Fahrt	5 935	3 989	45	2 365
Mandolfo Dr. Salamone, Ragusa	2 weit. Fahrt	4 064	2 513	35	430
Navigazione a vapore Ragusea, Ragusa	5 gr. Küstenf., 1 kl. Küstenf.	2 266	1 179	57	2 050
Serafino Tópić & Co., Lissa	3 gr. Küstenf., 3 kl. Küstenf.	1 894	1 015	59	2 100
Fratelli Rismondo, Macarsca	7 kl. Küstenf.	1 106	539	50	1 770
Società di navigazione a vapore Istria-Trieste, Triest	5 kl. Küstenf.	917	433	42	1 806
Società di navigazione a vapore Negri & Co., Sebenico	1 gr. Küstenf., 6 kl. Küstenf.	692	364	41	718
Nuova Società cittadina di navigazione a vapore di Capodistria	4 kl. Küstenf.	472	241	27	820
Cesare Alfred, Triest. . .	3 kl. Küstenf.	299	107	19	845
Navigazione a vapore Zaratina in Zara	4 kl. Küstenf.	290	105	21	550
Rosso Lorenzo, Pirano . .	2 kl. Küstenf.	243	117	12	350
Società Muggesana, Triest	2 kl. Küstenf.	240	108	11	285
Hafenbauunternehmung, Triest	3 kl. Küstenf.	236	73	15	532
Bokeska Plovitba, Cattaro	3 kl. Küstenf.	184	59	15	305
Martinolich Marco, Lussinpiccolo.	3 kl. Küstenf.	177	75	13	240
Stabilimento tecnico, Triest	3 kl. Küstenf.	152	80	15	270
Kupelwieser, Karl, Pola .	2 kl. Küstenf.	145	27	10	210
Società di navigazione a vapore lagunare Grado-Aquileja, Grado	3 kl. Küstenf.	97	49	11	184

Digitized by Google

II.

Die Höhe der Heuern, das Jahreseinkommen, die Regelung der Arbeitszeit und Kostverhältnisse.

Von

Dr. Victor Hainisch, Triest.

Digitized by Google

Die Heuern in den verschiedenen Kategorien der österreichischen Seeleute haben in den letzten Jahren nur auf Reisen weiter Fahrt an Lohnhöhe zugenommen, dagegen auf solchen der großen und kleinen Küstenfahrt eine Veränderung nicht erfahren. Die gegenwärtig übliche mittlere Heuer per Monat, wie sie bei durchschnittlicher Ausgleichung der an den verschiedenen Punkten der langgestreckten österreichischen Küste bestehenden Verschiedenheiten sich ergibt, ist aus der folgenden Zusammenstellung zu entnehmen.

Mittlere Heuer, monatlich.

Kategorien	Dampfer Gulden	Segler weiter Fahrt und großer Küstenfahrt Gulden	Segler kleiner Küstenfahrt Gulden
Deck-Bootsmann	30	28	—
Steuermatrosen	23	22	12
Kohlenmann (Trimmer)	17	—	—
Jungmatrose	15	15	10
Schiffsjunge	6	8	5
Schiffskoch	40	—	—
Steward	20	—	—
Bootsmann im Maschinendienste . . .	36	—	—
Geprüfter Heizer	32	—	—
Maschinenjunge (Heizerschüler), (Giovane di macchina)	18	—	—

Diese Sätze gelten bei Dampfern für Reisen ins Ausland in Gold, sonst in Kronenwährung; bei Seglern immer in Gold für weite Fahrt und große Küstenfahrt und in Kronen für die kleine Küstenfahrt.

Speziell mit Berücksichtigung des Triester Platzes, welcher für den Massenumsatz der seemännischen Arbeitskräfte der Küste fast allein in Betracht kommt, wird sich folgende Tabelle ergeben:

Digitized by Google

Kategorien	Dampfer		Segler		
	Weite Fahrt	Große Küstenfahrt	Weite Fahrt	Große Küstenfahrt	Kleine Küstenfahrt
	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden
Bootsmann	30	30	28	25	—
Steuermatrosen (Vollmatrof.)	28	21	22	18	16
Kohlenmann	23	17	—	—	—
Jungmatrosen	18	9	15	10	10
Junge	7—8	6—7	8	6—7	5
Koch	40	32	—	—	—
Steward	20	15	—	—	—
Maschinenbootsmann	38	—	—	—	—
Heizer	35	27	—	—	—
Maschinenjunge	20	—	—	—	—
Zimmermann	—	—	30	28	—

Für den Dienst auf Jachten werden dieselben Löhne gezahlt, nur bekommt der Mann hier und da die Montur.

Von den Maschinisten erhalten:

der erste	80—145	Gulden
„ zweite	80—100	„
„ dritte	50—75	„

Von den Schiffsoffizieren:

der erste	60—100	Gulden
„ zweite	30—70	„

Der Kommandant bezieht 80—150 Gulden; sämtliche Beträge in Gold.

Unterschiede in Bezug auf die Heuersätze bestehen zwischen den einzelnen Reedereien der freien Schiffahrt nicht, wohl aber zwischen diesen und dem Österreichischen Lloyd, bei welchem auf Eildampfern und Auslandsreisen im Mittelmeer, nach Indien, China, Japan, Brasilien und Ostafrika folgende mittlere Heuern an reinem Monatslohn gezahlt werden; es erhält ein:

Bootsmann	38	Gulden
Matrose (timoniere)	23	„
Leichtmatrose (giovane)	13	„
Junge (mozzo)	7	„
Heizer	34	„
Kohlenmann	18	„
Maschinenjunge	13	„
Steward	10—40	„
Koch	40—70	„
Zimmermann	15	„

Digitized by Google

Auf den Seglern der Küstenfahrt sind die Löhne am niedrigsten; es erhält ein:

Führer der großen Küstenfahrt	24—30 Gulden
„ „ kleinen „	24—25 „
Matrose	15—21 „
Schiffsjunge	3—6 „

monatlich nebst der Schiffskost in natura, deren Wert per Monat auf diesen Fahrzeugen mit 20—24 Kronen veranschlagt werden kann. Die Anheuerung erfolgt hier mitunter auch gegen Anteil am Gewinn, seltener gegen Tagelohn (1 Krone 20 Heller bis 1 Krone 40 Heller) wie auf den Trabakeln, welche Brennholz nach Venedig führen.

Diejenigen Leute, welche auf Fischerbarken Beschäftigung finden, werden von dem Schiffseigentümer auf Grund eines einfachen mündlichen Übereinkommens verpflichtet, und zwar in der Regel bloß auf die Dauer von wenigen Tagen. (Nur bei der Sommerfischerei in Dalmatien erfolgt die Anheuerung für die ganze Dauer der Sardellencampagne). Die Bemannung einer solchen Fischerbarke, aus 3—5 Leuten bestehend, wird jedoch nicht mit einem bestimmten Lohne, sondern durch Anteil am Gewinn bezahlt, welcher im Durchschnitt für den einzelnen Mann ein jährliches Einkommen von 100—400 Mk. abwirft, während der Schiffseigentümer im Mittel jährlich 200—500 Mk. verdient. Die Gewinnverteilung erfolgt da in der Weise, daß das Reinerträgnis zur einen Hälfte dem Eigentümer der Barke und der Gerätschaften zukommt, während die andere Hälfte unter die Mannschaft nach Köpfen verteilt wird, wobei der Eigentümer auch mitzählt, wenn er, wie es gewöhnlich geschieht, zugleich der Führer ist. Der geringe Verdienst, welchen diese Fischerei abwirft, ist auch nicht gleichmäßig, sondern im Laufe der verschiedenen Jahreszeiten bedeutenden Schwankungen unterworfen, so daß der Fischer mitunter kaum $^1/_2$ Krone pro Tag einzunehmen in der Lage ist. Diese schwache und wenig stetige Rentabilität der Fischerei hat zur Folge, daß sie im großen und ganzen mehr als Nebenbeschäftigung betrieben wird, etwa in Gemeinschaft mit einem Handwerk oder einem bescheidenen Acker- oder Weinbau; denn die wenigen Leute, welche sich dem Fischfang ausschließlich widmen, sind kaum im stande, das Nötige zu erwerben, um ihre minimalen Bedürfnisse halbwegs zu befriedigen.

Vereinbarungen zwischen den Reedereien bezüglich der Lohnhöhe finden nicht statt; die Reeder wissen, daß die Leute unter den angegebenen Sätzen sich nicht anheuern lassen. Montur erhält der Mann nur eventuell auf Jachten; beim Lloyd ist die Uniformierung vorgeschrieben und wird

Digitized by Google

von den Leuten gezahlt. Landgage zahlt nur der Lloyd, und zwar vom Tage nach der Ankunft gerechnet den Kapitänen, Maschinisten, Bootsleuten, Magazineuren, Köchen und Stewards.

Der österreichische Seemann ist in der Regel das ganze Jahr beschäftigt, nur in der kleinen Küstenfahrt ist die Arbeit im Winter eine geringere; die Tendenz geht auf eine beständige Beschäftigung, welche nur in seltenen Fällen unterbrochen wird, wenn die Seefrachten nicht lohnend sind. Sonst lassen sich die Leute nur hier und da abheuern, um zeitweise die Heimat zu besuchen. Abmusterung kommt vor, und zwar im Heimatshafen, jedoch höchstens bis zur Hälfte der Bemannung.

Im allgemeinen besteht ein Überangebot an Arbeitskräften, besonders im Maschinendienst, wenngleich an geschulten Leuten eher Mangel herrscht, und sind von diesem Überangebot nur diejenigen Küstenstriche ausgenommen, wo die Bewohner sich mehr dem Fischfang widmen. Als Ursache für die geringere Nachfrage mag die Tatsache gelten, daß jeder Schiffskommandant bestrebt ist, das tüchtige Mannschaftsmaterial sich zu erhalten, und nur die weniger tauglichen Elemente ausgeschieden werden; außerdem hat der Österreichische Lloyd in der letzten Zeit die Deckmannschaft seiner Dampfer nicht unbedeutend verringert. Anderseits wird infolge Mangels an industriellen Unternehmungen und der ungünstigen Lage der Landwirtschaft an der Istrianer und dalmatinischen Küste der arbeitstaugliche Teil der Bevölkerung zum maritimen Berufe hingedrängt, in welchem es allerdings diese Leute seit Generationen zu internationalem Rufe gebracht haben, wie der bekannte Ausspruch Nelsons über die Dalmatiner Seeleute beweist.

Die Tüchtigkeit des Mannes wird nach der Fahrzeit bemessen, die er hinter sich hat. Unbefahrene Leichtmatrosen werden jedoch angemustert, so daß es nicht unbedingt notwendig ist, von der untersten Stufe (Jungen) anzufangen; dies gilt aber nur für Deckmannschaft und Stewards, allenfalls für Kohlenzieher, wobei zu bemerken ist, daß die Heuersätze für unbefahrene Leute nicht geringere sind. Unbefahrene Heizer werden nicht angemustert, diese müssen früher Heizerschüler oder Maschinenjungen (giovani oder mozzi di macchina) gewesen sein.

Vergütungen für Überstunden werden gewährt; beim Lloyd per Mann 24 Heller, per Unteroffizier 40 Heller für die Stunde, auf anderen Schiffen 40 Heller per Kopf und Stunde. In der kleinen Küstenfahrt werden Überstunden nur auf Grund besonderer Vereinbarung, und zwar sehr gering, bezahlt (bis 20 Heller pro Stunde). Dasselbe gilt für Sonntags- und Nachtarbeit.

Digitized by Google

Die von der Mannschaft zu leistende Arbeit ist auf den Dampfern anstrengender als auf den Seglern. In See ist die dienstfreie Mannschaft tagsüber verpflichtet, Reinigungs- und Instandhaltungsarbeiten an Schiff und Takelage vorzunehmen. Auf den kleineren Seglern der Küstenfahrt ist eine bestimmte Arbeitszeit nicht festgesetzt. Auf den größeren Seglern und auf Dampfern wird der Dienst in der Regel in zwei Touren zu je 4 Stunden versehen, und zwar von 6 Uhr früh bis 6 Uhr abends. Im Hafen wird auf allen Schiffen mit Ausnahme der Lloyddampfer ebenfalls von 6 Uhr früh bis 6 Uhr abends gearbeitet, beim Lloyd von 7 Uhr früh bis 5 Uhr nachmittags. Ruhepausen für das Frühstück $^1/_2$ Stunde um 8 Uhr, für das Mittagessen 1 Stunde um 12 Uhr und für das Abendessen $^1/_2$ Stunde um 6 Uhr.

Die Seewache der Deckmannschaft beträgt 4 Stunden und wird von der Hälfte bezogen; die Wache von 4—8 Uhr nachmittags ist in zwei geteilt, um einen Wechsel derart zu ermöglichen, daß nicht stets die gleiche Seewache die gleiche Mannschaft trifft.

Die Hafenwache wird je nach Schiffsgröße von 1—2 Mann zweistündig besorgt, und trifft die Tour der Reihe nach alle Leute des Deckdienstes; bleibt ein Schiff weniger als 24 Stunden im Hafen, so besteht Seewache.

Die Maschinenmannschaft hat in See in weiter Fahrt 4 Stunden Wache, 8 Stunden frei, in Küstenfahrt 6 Stunden Wache und 6 Stunden frei; im Hafen wird nur bei geheizten Kesseln Wache gegangen, und zwar 1 Mann 4 Stunden nach Tour.

Nachtwachen finden immer statt und befreien nur in ganz besonderen Fällen von der Tagesarbeit; auch wird Wachegehen niemals als Überstunde gerechnet.

Betreffend die Wachen der Offiziere und Maschinisten ist zu erwähnen, daß für erstere diesbezüglich ein Unterschied von der Deckmannschaft nicht besteht, sofern es sich um freie Fahrt in See handelt; für Maschinisten bestehen da drei Touren à 4 Stunden oder 6 Stunden. Im Hafen gilt nur auf gefährlichen Reeden für Offiziere dasselbe wie in See, sonst bleibt bloß 1 Offizier an Bord; desgleichen Maschinisten. Beim Österreichischen Lloyd machen Offiziere und Maschinisten in weiter Fahrt und großer Küstenfahrt drei Touren, in kleiner zwei Touren; im Hafen bleibt 1 Offizier und 1 Maschinist an Bord. Auf Jachten sind weder Arbeitszeit noch Überstunden eingeführt.

Die Verwendung der Mannschaft zum Stauen und Löschen findet beim Lloyd und auf Seglern fast immer statt, bei Dampfern der freien

Digitized by Google

Fahrt dagegen geschieht dies selten und nur bei vorhandener Notwendigkeit; fallen dann diese Leistungen außer der Arbeitszeit, so wird der betreffende Zeitaufwand als Überstunden vergütet. Zum Verholen und Vertäuen werden jedoch die Mannschaften immer verwendet.

Die Kostverhältnisse in der österreichischen Handelsmarine sind befriedigende. Klagen kommen fast niemals vor, um so weniger als die Leute, dem genügsamen Volkscharakter unserer Küstenstriche entsprechend, von Hause aus nicht verwöhnt sind. Im allgemeinen besteht vegetabilische Kost und Fischnahrung, und sind insbesondere aus Teigwaren zubereitete Speisen üblich und sehr beliebt. Die täglichen drei Mahlzeiten sind wie folgt eingerichtet:

Um 8 Uhr Frühstück, bestehend aus Kaffee oder Tee mit Hartbrot; um 12 Uhr als Mittagessen Suppe mit Reis oder Teig oder Hülsenfrüchten, Rindfleisch mit Hülsenfrüchten oder Kartoffeln (in See Salzfleisch), zweimal die Woche gedörrte Fische (Stockfisch), Hartbrot nach Bedarf; zum Abendessen (6 Uhr) gibt es Risotto oder Makkaroni, Spaghetti (oder ähnliche Teigspeisen), Gulasch, Hartbrot und bei einigen Dampfern weiter Fahrt außerdem auch Tee.

Folgende Speisetabelle besteht beim Österreichischen Lloyd für Mannschaft und Unteroffiziere:

Tag der Woche	Frühstück von ½8—½9 Uhr	Mittagessen von ½12—½1 Uhr	Abendessen von 5—6 Uhr
Sonntag	Kaffee (0,25 l)	Reis mit Gemüse, Rindfleisch mit Kartoffeln	Ragout mit Kartoffeln
Montag	Tee (0,30 l)	Teigspeisen mit Hülsenfrüchten, Rindfleisch mit Kartoffeln,	Rindfleisch m. Kartoffeln
Dienstag	Kaffee (0,25 l)	Reis mit Gemüse, Rindfleisch mit Kartoffeln,	Salatfleisch mit Bohnen
Mittwoch	Tee (0,30 l)	Teigspeise mit Hülsenfrüchten, Rindfleisch mit Kartoffeln,	Ragout mit Kartoffeln
Donnerstag	Kaffee (0,25 l)	Reis mit Gemüse, Rindfleisch mit Kartoffeln,	Rindfleisch m. Kartoffeln
Freitag	Tee (0,30 l)	Teigspeise mit Bohnen, Stockfisch und Kartoffeln oder Teigspeise mit Bohnen, Rindfleisch mit Kartoffeln,	Stockfisch mit Kartoffeln oder Ragout mit Kartoffeln
Sonnabend	Kaffee (0,25 l)	Gerste mit Bohnen, Rindfleisch mit Kartoffeln,	Salatfleisch mit Bohnen

Im Mittelmeer wird jeden Freitag, auf Reisen über Suez oder Gibraltar hinaus jeden zweiten Freitag Fastenspeise (Fisch anstatt Fleisch) verabreicht. An Wein bekommt beim Lloyd jeder Mann 0,60 Liter

Digitized by Google

täglich; Bootsmann, Pilot, Zimmermann und Koch 1,20 Liter; Heizer erhalten an den Tagen, wo die Kesselfeuer brennen, 0,80 Liter, sonst 0,60 Liter; die tägliche Weinration wird ausschließlich nur von $^1/_2 12$—$^1/_2 1$ Uhr ausgegeben. Außer beim Lloyd bestehen Speisetabellen im allgemeinen nicht, bei einzelnen Reedern weiter Fahrt werden jedoch über Menge und Qualität der Kost, eventuell auch wegen Abgabe von Wein, welche sonst nur noch bei einigen Reedern der großen Küstenfahrt üblich ist, bestimmte Vereinbarungen getroffen. Bei Verzicht auf die Weinration wird der Geldwert entschädigt, bei Knappwerden des Proviants besteht jedoch keine Vergütung. Ein Anspruch auf Bier und Branntwein besteht nirgends. Selbstbeköstigung ist nicht üblich.

Die Zubereitung der Speisen ist ganz dem Koch überlassen, eine Kontrolle besteht nicht, auch Prüfung durch den Kapitän ist nicht gebräuchlich; eine Ausnahme besteht nur beim Lloyd, wo der Schiffsarzt öfters die Küche kontrolliert. Eine Kostanpassung an warmes Klima findet nicht statt. Der Proviant gelangt in eigenen Proviantkammern abgesperrt zur Aufbewahrung und werden meist haltbare Lebensmittel (Dauerproviant) mitgenommen. Auf Passagierdampfern wird der ganze Proviant nach Bedarf in Kühlkammern aufbewahrt. Für das Trinkwasser dienen auf kleineren Segelschiffen einfache Fässer, sonst besondere eiserne Behälter, aus welchen das Süßwasser mittelst Handpumpen an zugänglichen Orten abgeleitet werden kann. Destillationsapparate werden nur im Bedarfsfalle gebraucht, wenn der Vorrat nicht ausreicht, doch wird Wasserproviant stets in großer Menge mitgenommen.

Die Verrechnung der Kost geschieht entweder durch Aufnahme in die Schiffsverrechnung oder es erhält der Kapitän ein bestimmtes Fixum; es ist das eine wie das andere üblich. Bei größeren Reedereien, wie dem Lloyd oder Cosulich, ergibt sich für den Kapitän oder ersten Offizier auch Gelegenheit, an der Kost Ersparnisse zu machen. Köche können zu ihren Gunsten durch vorteilhaften Einkauf, Verkleinerung der Rationen, Privatverkauf ersparen. Proviantmeister bestehen nicht.

Der Geldwert der Kost beträgt beim Lloyd in einheimischen Häfen für Offiziere 3 Kronen, für Unteroffiziere und Hilfsoffiziere (tenenti ausiliari) 0,90 Krone, für die Mannschaft 0,70 Krone; im Auslande für Offiziere zwischen 6 Kronen und 7,50 Kronen, für Unteroffiziere durchschnittlich 1,50 Kronen bis 2 Kronen und für die Mannschaft 0,96 Krone. Auf anderen Schiffen per Person 1 Krone bis 1,20 Kronen bei weiter Fahrt und großer Küstenfahrt, und 0,70 Krone bei der kleinen Küstenfahrt.

Digitized by Google

Streitigkeiten zwischen Matrosen und Schiffer kommen selten vor und haben ihren Grund gewöhnlich in zu anstrengender Arbeit, hie und da in schlechter Kost, ganz selten wegen roher Behandlung. Solche Streitigkeiten, sowie Differenzen, welche zwischen Kommandanten und Mannschaft rücksichtlich des bedungenen Lohnes entstehen, werden jedoch fast durchweg von den Hafen- und Konsularämtern im gütlichen Wege beigelegt. Wenn jedoch bei solchen Lohnstreitigkeiten der Ausspruch des Hafenamtes den Kommandanten ins Unrecht setzt und dieser freiwillig zu zahlen sich weigert, so muß der Matrose zur Durchsetzung seines Anspruches auf den Zivilrechtsweg verwiesen werden, zu dessen Betreten er sich aber fast niemals entschließt, sondern lieber sein Recht fahren läßt und den Schaden trägt.

Digitized by Google

III.

Das Heuerwesen.

Von

Carl Ritter von Schlick, Triest.

Digitized by Google

Das Heuerwesen in Österreich.

Bevor auf den Gegenstand und die damit zusammenhängenden Fragen näher eingegangen wird, sei zur Orientierung gleich vorausgeschickt, daß die Anheuerung in Österreich seit langen Jahren in einfacher, man könnte fast sagen patriarchalischer Weise erfolgt, und daß für Anheuerungen fast einzig und allein der Platz von Triest in Betracht kommt.

Die Anheuerung der gesamten Schiffsmannschaft, mit Ausnahme des Kommandanten, erfolgt auf Grund der Seedienstbücher, mit denen jeder Seemann versehen sein muß. Sie geschieht im Inlande von den hierzu bestimmten k. k. Hafen- und See-Sanitätsämtern, im Auslande durch die k. k. Konsulate und ist hierbei der Kommandant bezw. sein Stellvertreter immer zugegen. Was die Art der Anheuerung anbetrifft, so erfolgt diese entweder für eine bestimmte Zeit oder für eine Hin- und Herreise zum Auslaufhafen. Gesetzlich ist auch eine Anheuerung auf Frachtanteil zulässig, doch kommt diese Modalität in den seltensten Fällen vor.

Bei Schiffahrtsgesellschaften, welche regelmäßige Linien unterhalten, ist die gebräuchlichste Art der Anheuerung von Seeleuten jeder Kategorie jene auf die Dauer der Reise, und zwar derart, daß jeder Angeheuerte nach Rückkehr des Schiffes in seinen Auslaufhafen und Durchführung der Löschungsoperationen ausgeschifft werden kann. Bei Dampfern der freien Fahrt, sowie bei Segelschiffen erfolgt die Anheuerung für eine bestimmte Zeit, und es setzt hierfür in der Regel der Heuervertrag einen bestimmten Zeitabschnitt fest, welcher für Segelschiffe langer Fahrt 1 Jahr, für Dampfer 6 Monate beträgt bei voller Freiheit, den Heuervertrag auch vor Ablauf dieser Zeit aufzulösen, falls das Schiff eben früher in einen österreichischen oder ungarischen Hafen zurückkehren sollte.

Jede für ein Schiff in Dienst genommene Person ist verpflichtet, sich nach Abschluß des Heuervertrages an Bord des Schiffes zu begeben

Digitized by Google

und darf sich unter keinen Umständen von dem angetretenen Dienste entfernen.

Wie schon eingangs erwähnt, erfolgt die Anheuerung im Inlande bei den k. k. Hafen- und See-Sanitätsämtern, im Auslande bei den k. k. Konsulaten derart, daß in die Mannschaftsrolle der Grad des Angeheuerten an Bord, sein Name, Geburtsjahr, Geburtsort, gewöhnlicher Wohnort, das Datum, Nummer und Ausstellungsort seines Seedienstbuches, die Dauer der Anheuerung, sei es auf Zeit, sei es auf Hin- und Rückreise, Höhe der Löhnung mit Angabe der Valuta, eventuelle Bedingungen über die Verköstigung, sowie auf die Löhnung geleistete Vorschüsse, eingetragen wird. Nach Verlautbarung der getroffenen Vereinbarungen erfolgt sodann die Unterschrift der kontrahierenden Teile, welche der Hafen- resp. Konsularbeamte durch Beisetzung seiner Unterschrift und des Amtssiegels bestätigt.

Von Heuerbasen im wahren Sinne des Wortes kann bei uns nicht gesprochen werden, es existieren wohl einige Personen am Triester Platze, die sich mit der Stellenvermittlung für Seeleute befassen. Es sei jedoch hier gleich erwähnt, daß sich in vielen Fällen die Kommandanten, Schiffsoffiziere resp. Bootsmänner die zur Bemannung des Schiffes nötige Mannschaft selbst verschaffen, indem ihnen durch Freunde und Bekannte Stellensuchende anempfohlen werden. Die Heuerbase sind nicht zugleich auch Gastwirte, doch gewähren die einen oder andern derselben den Seeleuten gegen einen mäßigen Preis Logis.

Die Heuerbase suchen die Seeleute teils in Schanklokalen auf; seltener kommt es vor, daß sie sich in die Wohnungen derselben begeben. Die gewöhnlichste Art aber, den Seeleuten Stellen anzubieten, besteht darin, daß sich Heuerbase und Seeleute an bestimmten Punkten der Stadt Triest treffen, wo dann die bezüglichen Verhandlungen gepflogen werden.

Die von den Heuerbasen für die Dienstvermittlung eingehobenen Gebühren werden nach Gutdünken derselben bemessen, es haben sich aber im Laufe der Zeit gewisse usuelle Gebühren herausgebildet, die im allgemeinen eingehalten werden, da die meisten Seeleute die Höhe derselben kennen.

Vorschuß wird den angeheuerten Seeleuten über Ansuchen immer und zwar in barer, je nach der im Vertrage bestimmten Währung gewährt. Bei Einschiffungen in der Dauer von 6 Monaten beläuft er sich auf einen, bei Einschiffungen auf 1 Jahr auf zwei Monatslöhne.

Ein allgemeines Heuerbureau existiert bei uns nicht. Es bestand wohl seinerzeit ein konzessioniertes Heuerbureau, welches nach einem von

Digitized by Google

der politischen Behörde genehmigten Tarife arbeitete; später wurde dieses vom Magistrat Triest übernommen, hat aber infolge Mangels an Zuspruch im vorigen Jahre seine Tätigkeit wieder eingestellt.

In nächster Zeit dürfte jedoch ein von der politischen Behörde konzessionierter und auch nach einem von dieser genehmigten Tarife arbeitender Heuerbas hier ein Heuerbureau eröffnen.

Eine Art Heuerbureau existiert aber in den Lokalitäten des Triester Hafenkapitanates, welches sich jedoch ausschließlich mit der Vermittlung von Einschiffungen für die Heizer und Matrosen des österreichischen Lloyd befaßt und geschieht dies in der Weise, daß über alle nicht eingeschifften Heizer und Matrosen Register geführt werden, wobei dann dem Turnus nach die Einschiffung erfolgt. Den Schiffskommandanten steht es aber frei, die zur Einschiffung gelangenden Seeleute zurückzuweisen.

Spezielle Heuerbase für einzelne Reedereien gibt es, genau genommen, nicht, was sich, abgesehen von dem zu Anfang Gesagten, auch daraus erklärt, daß der Stand der österreichischen Handelsflotte ein kleiner ist, folglich auch die Nachfrage nach Seeleuten eine nur geringe ist.

Von einer Administration eines Heuerbureaus könnte man wohl nur bei dem für Heizer und Matrosen des Österreichischen Lloyd reden, doch ist auch diese die möglichst einfache. Es wird nämlich dieses Bureau nur von zwei Personen geleitet, denen es obliegt, die unbeschäftigten Heizer und Matrosen in Evidenz zu halten. Diese führen zu diesem Zwecke nur ein einfaches Vermerksregister, aus welchem der regelrechte Turnus eines jeden Heizers resp. Matrosen zu entnehmen ist. Für diese Evidenzführung wird von den Stellesuchenden keine Gebühr gezahlt. Die Heuerbase haben keinerlei Regiespesen bei Ausübung ihres ambulanten Gewerbes und sind daher alle ihnen von den Angeheuerten gezahlten Gebühren Reineinnahmen.

Es ereignet sich des öftern der Fall, daß sich Seeleute direkt an Bord der Schiffe begeben, sich dem Kommandanten, Schiffsoffizieren oder Bootsmann vorstellen und so mit Ersparung der Heuerbasauslagen eine Heuer erlangen.

Eine Anheuerung in Gastwirtschaften findet nie statt, es finden sich höchstens, wie schon erwähnt, Heuerbase in Kaffees oder Schanklokalen ein, wo dann die ersten Verhandlungen mit den stellensuchenden Seeleuten wegen einer Heuer angebahnt werden.

Abgesehen von den Schlafbasen, die sich ausschließlich damit befassen, den Seeleuten Unterkunft zu bieten, tun dies auch einige Heuerbase, was polizeilich auch gestattet ist. Natürlich ziehen die Seeleute letztere vor.

Digitized by Google

Die Schlafbase stehen mit den Heuerbasen in keinen geschäftlichen Beziehungen, gestatten jedoch, ohne dafür eine Provision zu beanspruchen, daß sich die Heuerbase zu den bei ihnen untergebrachten Seeleuten begeben und diesen Stellen anbieten.

Die den Seeleuten ausgefolgten Vorschüsse werden von diesen, die ja größtenteils arm sind, einesteils dazu verwendet, sich die notwendigen Kleidungsstücke, sowie andere zur Reise absolut nötige Gebrauchsgegenstände anzuschaffen, eventuelle Schulden zu begleichen, anderenteils dienen sie dazu, die in der Heimat zurückbleibende Familie zu unterstützen.

Einen Nachteil zieht freilich das Geben von Vorschüssen in jenen Fällen nach sich, wo solche von Individuen angesprochen werden, die, nachdem sie den Vorschuß erhalten, den Dienst am Schiffe verlassen, ohne sich dabei um die weiteren Folgen zu bekümmern, welche aus der arbiträren Verlassung des Dienstes entspringen, noch daran denken, den erhaltenen Vorschuß rückzuerstatten.

Eine spezielle Behandlung der verschuldeten Matrosen durch die Heuerbase zeigt sich nur darin, daß der Heuerbas danacht rachtet, zuerst die bei ihm in Schulden geratenen Matrosen einzuschiffen, da er auf diese Weise am schnellsten zur Einbringung seiner Schuldforderung gelangt, indem er, sei es den Vorschuß, sei es einen Teil desselben, für sich in Anspruch nimmt.

Zum Schluß sei noch Erwähnung getan, daß auf Grund einer Ministerialverordnung an Bord eines jeden Dampfers eine jeweilig zu bestimmende Anzahl von geprüften Heizern eingeschifft sein muß.

Digitized by Google

IV.

Die Beschaffenheit der Mannschaftsräume.

Von

Dr. Paul Schreckenthal, Wien.

Digitized by Google

Über die Beschaffenheit der Mannschaftsräume an Bord der Schiffe läßt sich nur schwer eine allgemeine Regel aufstellen, da dieselben je nach der Schiffahrtskategorie und der Art des Betriebes verschieden ausgestaltet sind, zumal in Österreich kein Gesetz besteht, welches die diesbezüglichen Verhältnisse in ihrer Gesamtheit regeln würde.

Demgemäß halten sich die Reeder österreichischer Schiffe im allgemeinen an die vom Board of Trade herausgegebenen Vorschriften, wonach auf jeden Seemann ein Luftraum von wenigstens 72 engl. Kubikfuß zu kommen hat.

Auf sämtlichen Schiffen sind die Mannschaftsräume unter dem Oberdeck angebracht, wobei Maschinen- und Deckmannschaft getrennte Logis besitzen, welche vollkommen gleichartig eingerichtet sind.

Diese Räume besitzen je nach ihrer Größe zwei bis vier Luken und einen Ventilator.

Für die Beheizung sorgt ein in jedem Logis aufgestellter Ofen. Zur Beleuchtung dienen Petroleum- oder Öllampen.

Als Schlafstätte dienen der Mannschaft Kojen, welche zumeist in zwei Etagen, auf einigen größeren Lloydschiffen in drei Etagen angebracht sind.

Die einzelnen Betten sind in der Regel 1,85 m lang und 65 bis 70 cm breit.

Die Höhe des Mannschaftsraumes beträgt durchschnittlich 2,14 m.

Die Entfernung der Etagen voneinander beträgt ca. 65 cm.

Anschließend an den Mannschaftsraum befinden sich am Bug auf jeder Seite noch zwei weitere Kabinen mit separatem Eingange, in welchen die Unteroffiziere untergebracht sind. Diese Kabinen besitzen gleichfalls je eine Luke und Ventilator.

Koch und Steward sind im Brückendeck in einer gemeinschaftlichen Kabine untergebracht, welche eine beiläufige Länge von 1,8 m, eine Breite von 2,16 m, sowie eine Höhe von 2,8 m besitzt. Luke und Ventilator sind auch in diesem Raume vorhanden.

Digitized by Google

Für die Reinhaltung eines jeden der beiden Räume wird vom Kommandanten wöchentlich ein anderer Mann bestimmt, welcher in der freien Zeit diesen Dienst auszuüben hat.

Sollte sich die Notwendigkeit einer Desinfektion ergeben, so wird dieselbe auf Veranlassung des Kommandanten nach den hierüber geltenden Vorschriften vorgenommen und besteht zumeist in Schwefelräucherungen.

Eine große Reinlichkeit wird auf den Schiffen unserer Handelsflotte dadurch erzielt, daß der Mannschaftsraum öfters, im Jahre drei- bis viermal, frisch angestrichen wird, wobei nur lichte Farben Anwendung finden.

Bade- oder eigene Waschräume sind auf den Schiffen der freien Fahrt für die Mannschaft nicht vorhanden, der Österreichische Lloyd hat hingegen für seine Heizer eigene Waschräume.

Die Leute waschen sich durchweg auf Deck, indem das Waschen in geschlossenen Räumen nicht gestattet wird.

Die Zahl der Aborte richtet sich nach der Größe der Schiffe; gewöhnlich finden wir für jede Mannschaftsgruppe einen mit Wasserspülung versehenen Abort in der Nähe des Logis.

Auf den Frachtdampfern, welche nur über eine geringe Besatzung verfügen, befindet sich in der Regel keine eigentliche Krankenstube, wohl aber wird eine der an den Mannschaftsraum angrenzenden Kabinen im Bedarfsfalle als Spital hergerichtet.

Auf den Lloyddampfern ist ein eigener Raum mit mehreren Betten als Bordspital eingerichtet.

In beiden Fällen sind die Krankenstuben jedoch von den übrigen Mannschaftsräumen vollkommen getrennt, lichte, luftige Räume, welche dem Zweck, dem sie dienen, auch voll entsprechen.

Auf den Seglern der kleinen Küstenfahrt gestaltet sich die Unterkunft der Mannschaft hingegen minder günstig. Die gesamte Bemannung schläft in der Regel in einem gemeinschaftlichen Raume. Dieser Schlafraum besitzt keine seitlichen Lichtluken, so daß die Mannschaft unter tags gezwungen ist, den auf Deck befindlichen Lukendeckel offen zu halten. Speziell bei schlechtem Wetter ist die Existenz der Bemannung eines Seglers kleiner Küstenfahrt wenig beneidenswert.

Digitized by Google

V.

Die Schiffshygiene und Krankenpflege.

Von

See-Sanitätsinspektor Dr. Gottlieb Markl, Triest.

Digitized by Google

Der mächtige, segensreiche Aufschwung der Hygiene, welcher in den letzten Dezennien des vorigen Jahrhunderts auf sämtlichen Gebieten des sozialen Lebens zu eingreifenden Reformen führte, ist auch an dem See-Sanitätswesen nicht spurlos vorbeigegangen. Die meisten europäischen Staaten haben ihre seesanitären Einrichtungen einer genauen Revision unterzogen und sind eifrig bestrebt, dieselben mit der modernen Wissenschaft in Einklang zu bringen.

In Österreich ist die Organisation des See-Sanitätswesens eben im Zuge. Und dies mit vollem Recht.

Die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen, welche für unsere Handelsmarine maßgebend waren, so das Editto politico di navigazione vom 25. April 1774 und die Verordnung für Handelsschiffe, welche den Passagierverkehr besorgen, vom 1. September 1883, tragen der Seesanität nicht in dem Maße Rechnung, wie es vom Standpunkt der öffentlichen Gesundheitspflege wünschenswert erscheint.

Infolge dieser Lückenhaftigkeit der See-Sanitätsgesetzgebung kam die Seeverwaltung oft in die Lage, im eigenen Wirkungskreise selbst Maßnahmen zu treffen, welche bis zur definitiven Regelung des See-Sanitätswesens als Provisoria zu gelten hatten. Diese Arbeit wurde durch die bereits erfolgte erste Etappe in der Organisation des See-Sanitätsdienstes bedeutend erleichtert. Die Anstellung von Staatsärzten (gegenwärtig ein Sanitätsinspektor bei der Seebehörde und ein Sanitätsarzt beim Kapitanate in Triest) muß jedoch noch ergänzt werden, denn die Seesanität kann nur dann gedeihen und sich weiterentwickeln, wenn allen drei Instanzen der Seeverwaltung ärztliche Fachmänner zur Verfügung stehen.

Aus dem Vorausgesagten ist zu entnehmen, daß es derzeit ganz unmöglich ist, über die Seesanität in Österreich ein klares Bild zu geben. Im nachfolgenden sollen daher nur einige Punkte herausgegriffen werden, welche geeignet erscheinen, den heutigen Stand der Schiffshygiene und Krankenpflege an Bord einigermaßen zu beleuchten.

Wie für die Hygiene eines Hauses so ist auch für die Hygiene des Schiffes seine Konstruktion von besonderer Wichtigkeit. Der Einfluß der

Digitized by Google

Seeverwaltung auf den Schiffbau war jedoch bis jetzt recht beschränkt; insbesondere brauchten die Schiffpläne keiner behördlichen Genehmigung.

Besondere Vorschriften bezüglich der Räume, deren Beleuchtung und Ventilation existieren nur für Schiffe, welche den Passagierverkehr besorgen.

Laut Art. 6 der Verordnung vom 1. September 1883 soll für jeden Passagier an Bord 0,84 qm freie Oberfläche zur Verfügung stehen, welche durch ein Regenzelt oder dergl. vor den Unbilden der Witterung geschützt sein muß.

Für Zwischendeckpassagiere sollen bei Segelschiffen wenigstens 1,11 qm Oberfläche und 2,038 cbm Raum, bei Dampfern 0,84 qm Fläche und 1,528 cbm Raum pro Kopf entfallen. Außerdem muß für jeden Zwischendeckreisenden eine Oberfläche von 0,37 qm auf Deck verfügbar sein.

Nach Art. 7 derselben Verordnung soll das Verhältnis zwischen Lukenfläche zur Fußbodenfläche 0,3 : 10 betragen. Wenn die Zahl der Zwischendeckreisenden über 100 beträgt, sollen zum Zwecke der Lüftung Windschläuche oder Ventilationsapparate aufgestellt werden.

Der Trinkwasservorrat wird mit $4^1/_2$ Liter pro Kopf und Tag bemessen. Für je 50 Passagiere soll ein Abort zur Verfügung stehen.

Bezüglich der Verköstigung gibt es keine genauen Bestimmungen. Es wird nur im allgemeinen verlangt, daß die Kost gut und in ausreichender Menge sein müsse. Erfreulicherweise läßt die Kost an Bord der Schiffe der größeren Schiffahrtsgesellschaften (Lloyd, Adria-Gesellschaft), was die Menge und Qualität anbelangt, nicht viel zu wünschen übrig. Nur eine größere Abwechslung wäre anzustreben, wie aus der nachfolgenden Speisekarte für Mannschaft auf den Gesellschaftsschiffen des Österreichischen Lloyd zu ersehen ist.

Wochentage	Frühstück	Mittagessen	Nachtmahl
Sonntag	Kaffee	Reis mit Gemüse, Fleisch, Kartoffeln	Fleischragout, Kartoffeln
Montag	Tee	Makkaroni, Fisolen, Fleisch, Kartoffeln	Gekochtes Fleisch, Kartoffeln
Dienstag	Kaffee	Reis, Gemüse, Fleisch, Kartoffeln	Fleisch, Salat, Fisolen
Mittwoch	Tee	Makkaroni, Fisolen, Fleisch, Kartoffeln	Ragoutfleisch, Kartoffeln
Donnerstag	Kaffee	Reis, Gemüse, Fleisch, Kartoffeln	Gekochtes Fleisch, Kartoffeln
Freitag	Tee	Makkaroni, Fisolen, Stockfisch oder Fleisch, Kartoffeln	Stockfisch oder Ragoutfleisch, Kartoffeln
Samstag	Kaffee	Gerste mit Fisolen, Fleisch, Kartoffeln	Fleisch, Salat, Fisolen

Digitized by Google

Die tägliche Ration an Nahrungsmitteln beträgt bei derselben Gesellschaft pro Kopf:

Fleisch	475 g
Stockfisch	200 g
Zwieback	475 g
Reis	140 g
Gerste	100 g
Makkaroni	120 g
Fisolen	220 g
Kartoffeln	500 g
Kaffee	22 g
Tee	6 g
Zucker	25 g
Wein	$^6/_{10}$ l

Über die Ernährungsweise der Mannschaft auf den Schiffen der Adria-Gesellschaft geben folgende Daten Aufschluß:

Um 5 Uhr früh: schwarzer Kaffee;

„ 8 Uhr vormittags: Tee mit Brot;

„ Mittag: Suppe mit Reis oder Makkaroni, gekochtes Fleisch mit Gemüse (im Hafen frisch), Kraut, Kartoffeln, Fisolen oder Erbsen;

um 6 Uhr abends: Fleisch mit Makkaroni, Reis oder Kartoffeln.

Für Kopf und Tag wird verabreicht:

Fleisch	500 g
(Stockfisch	200 g)
(Sardellen	4—5 Stück)
Makkaroni	100 g
(Reis	83 g)
(Erbsen	166 g)
(Kraut	166 g)
Kartoffeln	400 g
Olivenöl	$^1/_8$ l
Kaffee	16 g
Zucker	83 g

Brot steht der Mannschaft unabgeteilt zur Verfügung.

Man sieht, daß die Seemannskost im großen ganzen an die Militärkost erinnert. Sie wird auch von den Südländern, welche diesbezüglich weniger anspruchsvoll sind als die Nordländer, gut vertragen. Er-

Digitized by Google

nährungskrankheiten, insbesondere skorbutische Affektionen, Pellagra und Beri-beri sind meines Wissens in den letzten Jahren an Bord unserer Handelsschiffe nicht beobachtet worden.

Wenden wir uns nun zu der Krankenpflege an Bord.

Nachdem die meisten Schiffe keinen Arzt an Bord haben und ein reservierter Raum für Kranke nur für Passagierschiffe vorgesehen ist, kann eine rationelle Behandlung von Schwerkranken nur ausnahmsweise an Bord stattfinden, und es gilt daher allgemein der Grundsatz, daß solche Kranke im nächsten Hafen auszuschiffen sind.

Die Einschiffung eines Arztes wird nach Art. 8 der Verordnung vom 1. September 1883 nur für Reisen, welche bei Segelschiffen über 80, bei Dampfern über 40 Tage dauern sollen, und wo die Zahl der Reisenden über 50 beträgt, dann für Schiffe, welche über 300 Personen an Bord haben, ohne Rücksicht auf die Reisedauer, vorgeschrieben. Davon sind jedoch Schiffe der kleinen Küstenfahrt sowie jene Schiffe ausgenommen, die in weniger als 48 Stunden immer einen Hafen anlaufen.

Erfreulicherweise kommen jedoch die Schiffahrtsgesellschaften selbst zu der Überzeugung, daß die Anwesenheit eines Arztes an Bord nur in ihrem Interesse liegt, und daß die mit der Anstellung der Schiffsärzte verbundenen Kosten auf eine andere Art mehr als eingebracht werden können.

Tatsache ist, daß unsere größte Schiffahrtsgesellschaft, der Österreichische Lloyd, derzeit nicht weniger als 27 Bordärzte angestellt hat, welche abwechselnd auch auf solche Reisen mitgenommen werden, für welche es von der Regierung nicht vorgeschrieben ist.

Die materiellen Vorteile dieser Einrichtung sind evident, hier nur ein Beispiel.

Nehmen wir an, daß auf einer Reise in der Levante der zweite Offizier an hohem Fieber erkrankt. Ist kein Arzt an Bord, so muß das Schiff den nächsten Hafen anlaufen, um den Kranken auszuschiffen. Durch die Verzögerung des Schiffes, Verpflegung des Kranken im ausländischen Spitale, seine spätere Heimbeförderung ꝛc. entstehen der Gesellschaft bedeutende Kosten, welche noch durch das Fehlen eines Offiziers an Bord auf verschiedene Weise sich erhöhen können. Dies alles hätte vermieden werden können, wenn an Bord ein Arzt gewesen wäre, der bei dem Kranken eine bald zu coupierende Affektion, z. B. das Wechselfieber, festgestellt hätte.

Wenn der Schiffsarzt seiner Aufgabe genügen soll, muß er selbst-

Digitized by Google

verständlich entsprechend ausgebildet und mit den notwendigen diagnostischen und therapeutischen Behelfen ausgerüstet sein.

In dieser Hinsicht bleibt noch viel zu wünschen übrig. Für die Möglichkeit, mikroskopische Diagnosen zu machen, ist auf unseren Schiffen noch gar nicht vorgesorgt, und auch die Versorgung mit Arzneimitteln ist nicht derart, als es im Interesse der öffentlichen Krankenpflege wünschenswert wäre.

Mit der Verordnung vom 10. Oktober 1894 sind für sämtliche Handelsschiffe, ohne Unterschied, ob sie einen Arzt an Bord haben oder nicht, gleichartige Arzneikästen vorgeschrieben worden, welche folgende Arzneimittel und Krankenpflegeartikel enthalten: 1. Weinsteinsäure, 2. Weinstein, 3. Soda bicarbonica, 4. Kopaivbalsam, 5. Kamillentee, 6. Opiumtinktur, 7. Chinin, 8. Rizinusöl, 9. Rhabarberpulver, 10. Bittersalz, 11. Melissengeist, 12. Jodoform, 13. Karbolsäure, 14. Ammoniak, 15. Alaun, 16. Eisenchlorid, 17. Arnikatinktur, 18. schwefelsaures Zink, 19. Senfpapier. Ferner: 1. Maximalthermometer, 2. Brunssche Watte, 3. Jodoformgaze, 4. Heftpflaster, 5. Mullbinden, 6. Billrothbatist, 7. Suspensorien, 8. Pulverpinsel, 9. Spirituslampe, 10. Gansfedern, 11. Aderlaßlanzette, 12. Schere, 13. Zange, 14. Arterienpinzette, 15. Irrigator, 16. Hartgummispritze, 17. Hornlöffel, 18. Nelatonkatheter, 19. Badeschwämme, 20. Meßgefäß.

Es ist klar, daß der Inhalt dieser Kästen allen Bedürfnissen der Krankenpflege nicht genügt, und daß insbesondere der Bordarzt mit denselben das Ausreichen unmöglich finden kann. Mit Rücksicht darauf hat eine hiesige Schiffahrtsgesellschaft auf mehreren Gesellschaftsdampfern spontan und ohne behördliche Bewilligung eigene Bordapotheken errichtet, welche die gebräuchlichsten Medikamente enthalten. Aber die Art, in welcher diese Apotheken eingerichtet und gehalten waren, insbesondere das Fehlen jeglicher, den Mißbrauch und die Verwechslung von Medikamenten ausschließenden Maßnahmen gaben öfters der Seeverwaltung Anlaß, einzuschreiten und diese nur stillschweigend geduldeten Bordapotheken ordnen zu lassen.

Mittlerweile ist ein Entwurf zur Regelung dieser Frage ausgearbeitet worden, in welchem zwischen Notapparaten für Schiffe ohne Arzt an Bord und zwischen ärztlichen Bordapotheken strenge Grenzen gezogen werden.

Über die Morbiditäts- und Mortalitätsverhältnisse der Seeleute existiert bisher keine amtliche Statistik. Eine genaue Mortalitätsstatistik ist überhaupt schwer durchführbar, weil es sich hier um ein fluktuierendes

Digitized by Google

Material handelt, um Leute, die, wenn sie invalid und zum Seedienste untauglich werden, sich einem anderen Berufe zuwenden. Infolgedessen kommen die auf See akquirierten Krankheiten als Todesursachen bei den anderen Berufsklassen zum Ausdruck.

Einen teilweisen Einblick in die Gesundheitsverhältnisse der Seeleute bietet die Morbiditätsstatistik unserer größten Schiffahrtsgesellschaft, des Österreichischen Lloyd, dar.

Nach derselben sind im Jahre 1902 im ganzen 931 Krankheitsfälle vorgekommen, welche sich nach der Krankheitsursache folgendermaßen verteilen:

Verletzungen	110
Abdominaltyphus	1
Dysenterie	1
Influenza	21
Pneumonie	2
Tuberkulose	21
Malaria	82
Lues	17
Venerische Infektion	61
Trachom	6
Sonstige Infektionskrankheiten	12
Krankheiten des Herzens und der Gefäße	19
Krankheiten der Atmungsorgane	59
Varices und Hämorrhoiden	39
Rheumatismen	87
Akute Enteritis	38
Sonstige Magen-Darmkrankheiten	68
Anaemie	16
Chirurgische Krankheiten	53
Freie Hernien	41
Inkarzerierte Hernien	3
Nervenkrankheiten (ausschließlich Tabes und Paralyse)	38
Hautkrankheiten	39
Augenkrankheiten	26
Ohrenkrankheiten	13
Sonstige Krankheiten	48

An diesen Ziffern ist die überwiegende Zahl der Verletzungen auffallend. Dieselbe stimmt mit den Beobachtungen in anderen Staaten

Digitized by Google

überein und ist durch den schweren Beruf der Seeleute bedingt. Die Verletzungen sind quasi als Gewerbekrankheit der Seeleute aufzufassen.

Auffallend klein erscheint die Morbidität an Tuberkulose, offenbar aus dem Grunde, daß tuberkulose Individuen schon im ersten Krankheitsstadium aus dem Seedienste scheiden und sich einem leichteren Berufe zuwenden.

Auch die Zahl der luetischen und venerischen Erkrankungen dürfte kaum den wahren Verhältnissen entsprechen, weil die Seeleute oft diese Krankheiten verheimlichen, um sich der Spitalsbehandlung zu entziehen.

Digitized by Google

VI.

Die Rechtsverhältnisse der Seeleute und die Organisation der Seeverwaltung.

Von

Dr. Paul Schreckenthal, Wien.

Digitized by Google

Die Rechtsverhältnisse der Seeleute fußen fast ausschließlich auf den Bestimmungen des Editto politico di navigazione vom Jahre 1774, welches zu einer Zeit abgefaßt wurde, als noch rein patriarchalische Verhältnisse an Bord der Schiffe herrschten und der Kommandant als pater familias schalten und walten konnte, während die sozialen Kämpfe in der heute auftretenden Form, welche nicht ohne Rückwirkung auf die Verhältnisse an Bord geblieben sind, noch unbekannt waren.

Aus diesem Grunde vermissen wir gar manche Bestimmung, welche die Rechte der Mannschaft regeln, doch wollen wir über die Mängel der gegenwärtigen Seegesetze an späterer Stelle sprechen.

Da die Bestimmungen des Editto politico über die Anheuerung der Seeleute schon vor geraumer Zeit den damaligen Verhältnissen nicht mehr entsprochen haben, sah sich die Seeverwaltung noch vor Fertigstellung einer Seemannsordnung genötigt, in einer eigenen Verordnung Verfügungen über die An- und Abmusterung, sowie die Ausbezahlung der Heuer zu treffen (Verordnung des k. k. Marineministeriums vom 19. Oktober 1863 Zahl 193, betreffend die Einführung eines neuen Formulars für Musterrollen zum Gebrauche der österr. Kauffahrteischiffe weiter Fahrt und der großen Küstenfahrt). Nach dieser Verordnung sind die Bestimmungen des Heuervertrages in die Musterrolle aufzunehmen und dem Seemanne bei der Anmusterung, welche vor einer Hafenbehörde oder einem Konsularamte stattfindet, vorzulesen.

Hierbei sind auch alle übrigen, mit dem einzelnen Seemann getroffenen Vereinbarungen über Kost, Ausbezahlung der Heuer u. dgl. in die Musterrolle einzutragen.

Der angeheuerte Matrose hat sich persönlich an dem vom Kapitän bestimmten Orte und Tage an Bord zu begeben, widrigenfalls er festgenommen und gezwungen werden kann, für die ganze Dauer seiner Verheuerung ohne jedwede Heuer und Löhnung zu dienen. Tritt jedoch ein Hindernis ein, welches das Nichterscheinen des Matrosen rechtfertigt, und

Digitized by Google

erstattet derselbe hiervon rechtzeitig die Meldung, so findet obige Bestimmung keine Anwendung.

Im allgemeinen sind die Matrosen verpflichtet, bis zur Rückkehr des Schiffes in einen österreichischen Hafen, unter Vorbehalt gerechtfertigter Ausnahmefälle, an Bord zu verbleiben.

Bei Verheuerungen auf eine Reise ohne die nähere Bestimmung der Dienstdauer, ist der Schiffsmann berechtigt, nach Beendigung der Ausreise oder einer Zwischenreise im Auslande seine Entlassung zu fordern, wenn die Rückkehr noch nicht angeordnet wurde, obwohl seit dem Dienstantritte bereits zwei oder drei Jahre verflossen sind, je nachdem das Schiff zur Zeit der geforderten Entlassung in einem europäischen oder nichteuropäischen Hafen sich befindet.

Hierbei werden die nichteuropäischen Häfen des Mittelländischen und Schwarzen Meeres den europäischen Häfen gleichgehalten.

Die Bemannung ist weiter verpflichtet, alle Tage, zu jeder Stunde und in allen Orten ihre Dienstleistungen zum Vorteile des Schiffes, seiner Gerätschaften und der Ladung, während der Fahrt, zur Erhaltung, Reparatur, Ausbesserung und bei den Bedürfnissen desselben sowohl auf See als am Lande zu widmen, sogar Holz zu fällen und Wasser oder Ballast zum Gebrauche des Schiffes zu tragen.

Sie haben daher alle Verrichtungen, keine ausgenommen, welche das Schiff und die Ladung betreffen und ihnen vom Kapitän oder von den Offizieren übertragen wurden, eifrig und getreulich auszuführen.

Wenn auch nach dieser strengen Vorschrift dem Kapitän das vollkommene Verfügungsrecht über die Zeit des Schiffsmanns zusteht, so haben sich doch in der Praxis, speziell für den Dienst im Hafen, gewisse Gepflogenheiten eingebürgert, welchen durch den Entwurf der Seemannsordnung die gesetzliche Anerkennung verliehen werden soll.

Demnach beträgt die Arbeitszeit im Hafen im allgemeinen zehn Stunden, einschließlich des Wachdienstes, wobei jedoch die für die Ruhepausen und Mahlzeiten erforderliche Zeit in die Arbeitszeit nicht eingerechnet wird.

Die Heizer des Lloyd gingen jedoch anläßlich der Streikbewegung im verflossenen Jahre mit ihren Forderungen noch weiter und wurde denselben auch tatsächlich im Hafen die Arbeitszeit von 7 Uhr a. m. bis 5 Uhr p. m. zugestanden. Für Überstundenarbeit erhalten dieselben eine entsprechende Entlohnung. An Sonn- und Feiertagen, Weihnachten und Neujahr sind die Heizer nur zu einer einstündigen Arbeit (7—8 Uhr früh) verpflichtet. Der Schiffsmann, welcher in Ausübung seines Dienstes

Digitized by Google

in See für die Stelle, für welche er angeheuert wurde, untauglich befunden werden sollte, hat keinen Anspruch auf die vereinbarte Heuer, demselben gebührt lediglich die Verpflegung.

Dem Schiffsmann kommt gesetzlich die volle Heuer erst von dem Tage an zu, an welchem das Abfahrtssignal gehißt wird. Außerdem hat derselbe einen Monat nach der Anheuerung Anspruch auf den Bezug der halben Heuer.

Die Ausbezahlung der Heuer erfolgt, ohne einen gerechtfertigten Grund oder dringenden Bedarf, erst nach vollendeter Rückreise oder bei der Abmusterung. Die Reise ist dann als vollendet anzusehen, wenn die Zeit der Anheuerung abgelaufen ist, und so oft das Schiff in einen Hafen des Litorale zurückkehrt.

Dem Seemann ist es freigestellt, im Heuervertrage sich auszubedingen, daß nach Beendigung der Ausreise oder einer Zwischenreise ihm ein Viertel der verdienten Heuer ausbezahlt werde. Auch kann bedungen werden, daß an die Familie des Seemanns Anzahlungen ausbezahlt werden, welche jedoch die Hälfte der verdienten Heuer nicht übersteigen dürfen.

Vor dem Antritt der Reise hat jeder Seemann Anspruch auf eine Vorschußzahlung im Betrage der ein- oder zweimonatlichen Heuer, je nachdem es sich um eine Reise innerhalb oder außerhalb der Adria handelt. Auf den Schiffen des Österreichischen Lloyd wird die Heuer monatlich im nachhinein bezahlt.

Über die ausbezahlten Heuern hat der Kapitän das Lohnabrechnungs- und Zahlungsbuch zu führen.

Falls ein Schiff länger als zwei Jahre auswärts verweilt, so tritt in Ermangelung einer anderweitigen Bestimmung des Heuervertrages für den seit der Ausreise im Dienste befindlichen Schiffsmann eine Erhöhung der Heuer um 25 Prozent ein, falls dieselbe nach Zeit bedungen wurde.

Da in Österreich keine Kranken- und Unfallversicherung der Seeleute besteht, so bilden die wenigen Bestimmungen des Editto politico über den Bezug der Heuer im Erkrankungsfalle, sowie über die Verpflegung während derselben den einzigen Schutz im Falle von Erkrankungen oder Dienstuntauglichkeit.

Im Falle von Krankheit oder Verwundung gilt folgendes: Wenn ein inländischer Matrose wegen Krankheit oder Verwundungen, welche er bei irgend einem Gefecht oder in anderer Weise im Dienste oder zum Vorteil des Schiffes davongetragen hat, an Bord des Schiffes oder am Lande gepflegt werden mußte, so endet die Heuer im ersten Falle mit

Digitized by Google

dem Tage der Erkrankung, im zweiten Falle jedoch mit dem Tage der Abfahrt des Schiffes aus jenem Hafen. Dem am Lande zurückgebliebenen Matrosen muß jedoch genügend Geld zu seiner Verpflegung, Verköstigung und für die Heimreise ausgefolgt werden.

Fremdländische Matrosen erhalten die Auslagen für die Verpflegung vergütet, sowie einen zweimonatlichen Heuerbetrag außer der ihnen gebührenden Heuer.

Verwundete und Schwerkranke können mit Einwilligung der Offiziere vom Kapitän auch im Auslande ausgeschifft werden, doch hat der Kapitän Sorge zu tragen, daß dieselben in liebevolle Pflege gelangen. Hierbei hat der Kapitän das Recht, die Verpflegs- und anderen Kosten als große oder besondere Havarie zu verrechnen. Die Kosten für Pflege und Reise werden aber nicht bezahlt, wenn der Betreffende durch eigenes Verschulden oder unordentlichen Lebenswandel verwundet oder erkrankt wäre.

Die Bemessung der Pflegekosten, Beköstigung und Reise erfolgt durch die Konsulate eventuell durch die Bordoffiziere mit Rücksicht auf die Verhältnisse, Ort und Zeit.

Stirbt der Schiffsmann vor Antritt der Reise, so stehen den Erben desselben keinerlei Ansprüche gegen den Reeder zu.

Stirbt hingegen ein gegen Monatslohn verheuerter Schiffsmann während der Fahrt, so gebührt den Erben desselben die Heuer bis zum Todestage. War der Schiffsmann für eine Reise angeheuert, so erhalten die Erben die Hälfte der Heuer, wenn der Schiffsmann auf der Hinfahrt, und die ganze Heuer, wenn er auf der Rückfahrt gestorben ist. Die Erben eines Matrosen, welcher auf Anteil am Gewinn verheuert war, erhalten den gesamten Anteil, falls die Reise angetreten wurde. Betreffs der Beerdigungskosten gilt die Vorschrift, daß, falls die Effekten des Verstorbenen zur Bestreitung der Beerdigungskosten nicht hinreichen, die Eigentümer des Schiffes verpflichtet sind, die Mehrkosten zu tragen, während der Lohnrest zur Deckung der Kosten nicht herangezogen werden darf.

Die Heuer des Schiffsmanns, welcher bei der Verteidigung des Schiffes oder bei einer anderen Gelegenheit im Dienste oder zum Vorteil desselben ums Leben kommt, ist den Erben nach einem bestimmten Tarife im Verhältnis zur ganzen Reise auszubezahlen, vorausgesetzt jedoch, daß das Schiff wohlbehalten im nächsten Hafen einlangt.

Das Ende des Heuerbezuges tritt, abgesehen von der Beendigung des Dienstverhältnisses, ein, wenn das Schiff scheitert, ohne geborgen zu werden, wenn es gekapert wird, ferner wenn es durch den Willen der

Digitized by Google

Eigentümer oder durch irgend ein zufälliges Ereignis in inländischen oder fremden Häfen, vor oder nach Beginn irgend einer Fahrt abgerüstet, verkauft wird oder anderweitig das Eigentum ändert.

Doch ist der Mannschaft das Geld für die Rückkehr in das Litorale auszufolgen.

Die Kosten der Heimsendung von Seeleuten gescheiterter oder gekaperter Schiffe trägt der Staat. Im Falle der Kaperung oder des Scheiterns des Schiffes mit gänzlichem Verlust desselben haben die für eine Reise oder gegen Monatslohn angeheuerten Matrosen keinen Anspruch auf ihre Heuer, selbst nicht auf die bereits verdiente.

Dagegen behalten sie die vorgeschossene, wenn auch noch nicht verdiente Heuer.

Wird beim Schiffbruche irgend ein Teil des Schiffskörpers oder der Ausrüstungsgegenstände von den Matrosen geborgen, so ist ihnen vom Bergungserlöse mit Vorzug vor jedem Gläubiger die Heuer auszubezahlen, welche ihnen bis zum Tage der Beteiligung an der Bergung zukommt. Im Falle der Bergung von Waren erhalten die Matrosen ihre Heuer im Verhältnis zu der auf die gerettete Ware entfallenden Fracht.

Falls die Reise unterbrochen wird, kommen verschiedene Grundsätze zur Anwendung, je nachdem, ob die Unterbrechung der Reise durch Schuld oder Veranlassung der Eigentümer oder durch ein gerechtfertigtes Hindernis erfolgte. Wird die Reise durch Schuld oder auf Veranlassung der Eigentümer oder des Kapitäns vor der Abfahrt unterbrochen, so erhalten die für eine Reise geheuerten Matrosen ein Viertel der für die ganze Reise bedungenen Heuer, ebenso erhalten die auf Monatsheuer aufgenommenen Matrosen ein Viertel der Heuer. Hierbei ist die vor der Unterbrechung der Reise, Abrüstung, Verkauf oder Veräußerung des Schiffes verdiente Heuer nicht in Anrechnung zu bringen.

Tritt diese Unterbrechung nach der Abfahrt ein, so erhalten die für die Reise angeheuerten Matrosen die ganze Heuer, während die gegen Monatslohn angeheuerten Matrosen die Heuer für die ganze Zeit ihrer Anheuerung beziehen.

Außerdem gebührt den im Inlande angeheuerten Matrosen freie Rückfahrt nach irgend einem Hafen der Monarchie.

Wird die Reise, ehe oder nachdem sie angetreten ist, wegen Verbots des Handelsverkehrs, wegen Pestausbruch, Kapereigefahr, Kriegserklärung unabhängig von einer Schuld der Reeder oder des Kapitäns unterbrochen, das Schiff abgerüstet, verkauft oder der Eigentümer gewechselt, so erhalten

Digitized by Google

die Matrosen nur jene Heuer, welche ihnen bis zum Tage des betreffenden Ereignisses gebührt.

Außerdem haben die in den Häfen der Monarchie angemusterten Untertanen, falls ihre Lohnreste nicht genügen, Anspruch auf den erforderlichen Betrag für die Kost und die Rückreise zur See nach irgend einem Hafen des Litorales.

Im Falle die Reise auf Veranlassung der Reeder oder des Kapitäns verlängert wird, erhalten die für die Reise angeheuerten Matrosen eine der Verlängerung entsprechende Erhöhung der Heuer.

Erfolgt die Verlängerung jedoch infolge eines zufälligen Ereignisses, so tritt keinerlei Erhöhung der Bezüge ein.

Bei Abkürzung der Reise tritt hingegen keine Verminderung der Heuer ein.

Die Matrosen, welche gegen Anteil am Gewinn verheuert sind, haben weder bei Verlängerung, Abkürzung der Reise, bei Unterbrechung derselben, noch bei den übrigen zufälligen Ereignissen einen Anspruch auf Entschädigung.

Sollte jedoch eines der erwähnten Ereignisse durch Schuld Dritter erfolgt sein, so steht ihnen die Geltendmachung des Schadenersatzes offen.

Wird ein Matrose vor Antritt der Reise ohne gerechtfertigten Grund entlassen, so kann er den dritten Teil seiner ihm für die ganze Reise gebührenden Heuer beanspruchen.

Findet die ungerechtfertigte Entlassung während der Reise statt, so gebührt dem Matrosen die gesamte für die Reise ausbedungene Heuer.

Schiff und Fracht haften vorzugsweise zu gunsten der Heuer der Mannschaft.

Falls sich an Bord schlechter oder nicht hinreichender Proviant befindet, steht der Mannschaft das Recht zu, sich beim Kapitän zu beschweren. Willfahrt der Kommandant der Beschwerde nicht, so ist die Mannschaft berechtigt, die Beschwerde an das Hafenamt oder Konsulat zu leiten, welches verpflichtet ist, der Mannschaft einen Schadenersatz für die geringe Quantität oder schlechte Qualität der Lebensmittel zu verschaffen. Derselbe wird in der Regel mit 40 Hellern pro Tag gerechnet.

Die Verpflegung der Mannschaft hat stets in natura zu erfolgen.

Von den übrigen Rechten und Pflichten des Seemanns seien noch folgende erwähnt.

Ohne Erlaubnis des Kapitäns oder dessen Stellvertreter darf der Matrose das Schiff nicht verlassen, widrigenfalls er in eine Geldstrafe

Digitized by Google

von 24 Kronen verfällt. Den Leuten steht nach dem gegenwärtigen Stande der Gesetzgebung kein Recht auf Beurlaubung zu.

Desgleichen ist es den Matrosen bei Strafe von 24 Kronen verboten, am Lande zu übernachten, sich während der Reise oder im Hafen, falls sich Ladung an Bord befindet, zu entkleiden.

Der Matrose, welcher auf der Wache schlafend angetroffen wird, wird mit einer Geldstrafe von 12 Kronen belegt, während derjenige, welcher die Anzeige, einen Matrosen schlafend getroffen zu haben, unterläßt, in eine Geldstrafe von 6 Kronen verfällt.

Ebenso ist es dem Matrosen bei Strafe von 12 Kronen verboten, eigenmächtig Lebensmittel zu nehmen, selbst wenn es sich um die dem Mann gebührende Ration handeln sollte.

Der Mannschaft ist es ferner untersagt, ohne Erlaubnis des Kapitäns irgend einen Handel für eigene Rechnung zu nehmen. Der Schuldige kann vom Kapitän verhalten werden, die am Orte der Ausschiffung der Ware übliche Fracht zu bezahlen.

Die Mitnahme von Stich- oder Feuerwaffen ist der Mannschaft bei Verlust des ganzen Lohnguthabens untersagt.

Jeder Matrose, welcher während oder nach Beendigung der Reise, für welche er verheuert wurde, desertiert, verliert sein Lohnguthaben und verfällt außerdem in eine den Umständen angemessene Arreststrafe. Außerdem ist der Deserteur verpflichtet, den durch die Desertion dem Schiffe entstandenen Schaden zu ersetzen.

Hierbei werden als Deserteure auch jene Matrosen behandelt, die sich im Auslande ohne einen rechtmäßigen Grund ausschiffen und innerhalb der vom Konsulate festgesetzten Frist nicht an Bord zurückkehren.

Jede Person der Mannschaft, welche absichtlich oder aus Nachlässigkeit den Verlust, die Verschleppung oder Schädigung des Proviants, der Ladung, Ausrüstungsgegenstände und Takelage des Schiffes verursacht, oder sich dem Kapitän oder Bordoffizieren mit Waffen und anderen Angriffswerkzeugen oder in irgend einer anderen Weise widersetzt, wird nach den bezüglichen Bestimmungen des Strafgesetzes bestraft.

Der Matrose, welcher das Schiff in Seegefahr, bei einem feindlichen Überfalle verläßt, oder die Rettung und Verteidigung des Schiffes hierbei unterläßt, wird mit Arrest bestraft.

Der Mannschaft ist es untersagt, in Angelegenheiten, welche sich auf ihren gegenseitigen Dienstverband beziehen, sich an die Behörde des ausländischen Auskunftshafens zu wenden und zwar unter Androhung, daß sie bei der Rückkehr in die Heimat dem Disziplinarverfahren und einer

Digitized by Google

Bestrafung unterzogen würde, und die Entscheidung der ausländischen Behörde, mit Rücksicht auf die Rechtswirkungen als null und nichtig betrachtet werden wird.

Die Disziplinarstrafen, welche der Kapitän gegen die Bemannung verhängen kann, bestehen ausschließlich in Geldstrafen und beschränken sich auf die oben angegebenen Fälle.

Alle übrigen Strafen, Arrest, Verlust des Lohnguthabens, können nur durch ein Seemannsamt ausgesprochen werden. Fälle von Mißhandlungen der Untergebenen kommen äußerst selten zur Anzeige.

Das bis auf den heutigen Tag in Österreich geltende Schiffahrtsgesetz ist, wie schon früher angedeutet, das von unserer großen Kaiserin Maria Theresia im Jahre 1774 erlassene Editto politico di navigazione mercantile.

Wenn dieses Gesetz auch zur Zeit seiner Publikation als mustergültig angesehen werden konnte, so ist es wohl selbstverständlich, daß dasselbe bei der ungeheuren Wandlung, welche das gesamte Seewesen, insbesondere seit der Nutzbarmachung des Dampfes für die Schiffahrt, erfuhr, den stets wachsenden Anforderungen nicht mehr genügen konnte.

Die Seeverwaltung war zwar stets bemüht, die Lücken dieses Gesetzes auszufüllen und die Seegesetzgebung den modernen Anschauungen anzupassen und dementsprechend auszugestalten, trotzdem konnte bisher nur den dringendsten Bedürfnissen abgeholfen werden.

Vor allem war man sich schon seit langem klar, daß insbesondere die Bestimmungen über das Dienstverhältnis der Schiffsmannschaft in privatrechtlicher, disziplinarer und strafrechtlicher Hinsicht, sowie über die Erlangung der einzelnen Rangseigenschaften in der Handelsmarine einer gesetzlichen Regelung bedürfen.

Diesen Motiven entsprang die Seemannsordnung, welche dem Parlament zur Beschlußfassung vorgelegt wurde, aber bisher noch nicht Gesetzeskraft erlangte.

So ist für uns nach wie vor das Editto politico maßgebend.

Es bedürfte eigentlich nur eines Hinweises auf das würdige Alter dieses Gesetzes, um ein Aufzählen der fühlbar gewordenen Mängel und Lücken überflüssig zu machen.

Hier wollen wir uns jedoch nur mit jenen Mängeln befassen, welche sich auf das Dienstverhältnis des Schiffsmannes beziehen.

Vor allem ist es die rechtliche Stellung des Mannes, welche einer modernen Anschauung nicht mehr ganz entspricht. Die Pflichten des

Digitized by Google

Matrosen sind schwere, doch suchen wir nach Rechten, so finden wir nur wenig.

Wir vermissen den Schutz des wirtschaftlich Schwächeren durch Beschränkung der Vertragsfreiheit vollkommen. Die Ansprüche des erkrankten oder verwundeten Seemannes stehen in einem großen Mißverhältnis mit der sozialen Fürsorge, welche man allen übrigen Arbeiterkategorien angedeihen läßt.

Es fehlt jedwede Bestimmung über die Arbeitszeit, sowie betreffs der Sonntagsruhe, indem die Arbeitszeit des Schiffsmannes nach dem Editto politico ganz in der Hand des Kommandanten liegt.

Bei Seeuntüchtigkeit des Schiffes ist der Matrose nicht berechtigt, sich hierüber bei der Behörde zu beschweren, ebensowenig kann er, selbst wenn sich der Kapitän der gröbsten Pflichtverletzung schuldig machen würde, seine Entlassung fordern.

Weiter weisen jene Bestimmungen des Editto, welche die disziplinaren und strafrechtlichen Verhältnisse regeln, wesentliche Lücken auf, indem wir eine nähere Aufzählung der einzelnen Seereate gänzlich vermissen.

Auch die Stellung, welche dem Kommandanten zugewiesen ist, und von dem das Editto nicht einmal die Kenntnis des Schreibens voraussetzt, entspricht nicht mehr der modernen Auffassung. Nach dem Editto hat der Kapitän vor jedem Segel- oder Ankermanöver, sowie über die täglich einzuschlagende Route die Offiziere zu befragen.

Nebstbei sei erwähnt, daß dieses Gesetz die Stelle eines Unteroffiziers nicht kennt, sondern nur zwischen Offizieren und Mannschaft unterscheidet, wobei der Bootsmann und der Pilot zu den Offizieren gerechnet werden.

Wie wohl selbstverständlich, ist der Maschinist, sowie das gesamte Maschinenpersonal dem Editto noch unbekannt. Demgemäß entbehren die Verhältnisse der Maschinenmannschaft jeder gesetzlichen Regelung, da die Verordnung des Handelsministeriums vom 15. September 1858 über die Befähigung der Maschinen- und Kesselwärter sich für Seeschiffe unzulänglich erwiesen hat. Nach derselben ist jeder Maschinenwärter, welcher eine sechsmonatliche Praxis selbst auf dem kleinsten Binnenseedampfer abgelegt hat, berechtigt, die Leitung der Maschine des größten Ozeandampfers zu übernehmen.

Außerdem kennt diese Verordnung die Charge eines Maschinisten überhaupt nicht, sondern unterscheidet nur zwischen Maschinen- und Kesselwärtern. Von seiten der Hafenbehörden werden jedoch nur solche Personen als Maschinisten angemustert, welche sowohl die Maschinen- als auch die Kesselwärterprüfung abgelegt haben.

Digitized by Google

Es darf hier nicht unerwähnt bleiben, daß sich eine Verordnung, welche alle einschlägigen Verhältnisse des Maschinendienstes regelt, in Vorbereitung befindet.

Die gesamte Seeverwaltung Österreichs ist im Gegensatz zu jener Deutschlands einheitlich geregelt und steht an der Spitze derselben die Seebehörde in Triest.

Die Aufgaben, welche dieser Behörde zufallen, kennzeichnen am besten die Worte des seinerzeitigen Ministers Freiherrn von Bruck, mit welchen derselbe dem Kaiser den Organisationsentwurf unterbreitete.

„In der Zentral-Seebehörde[1] soll ein vermittelndes Organ geschaffen werden, durch welches das Handelsministerium die Reichsgesetze oder die administrativen Verfügungen in den Seeschiffahrts- und in den damit zusammenhängenden Seesanitätsangelegenheiten zur Ausführung bringen läßt, und sich anderseits alle Wahrnehmungen in Betreff der österreichischen Handelsmarine verschafft".

Die bezeichnete Bestimmung der Zentral-Seebehörde bedingt ihre Unterordnung in allen Dienst-, Personal- und Disziplinarangelegenheiten unter das Handelsministerium, sowie anderseits das gleichartige Verhältnis der Unterordnung sämtlicher Hafen-, Sanitäts- und Lazaretsämter unter die Zentral-Seebehörde.

Der Wirkungskreis der Seebehörde umfaßt:

1. die Regelung und Überwachung des Seeschiffahrtswesens;
2. die Erforschung und Beurteilung der Bedürfnisse des Schiffsbaues, der Seefischerei und der bezüglichen Vorschriften und Vorkehrungen;
3. die Ausführung der diesen Industriezweig betreffenden Maßregeln[2].

---

[1] Die Zentral-Seebehörde war ursprünglich eine Reichsbehörde. Infolge des Ausgleiches mit Ungarn trat eine Trennung der Seeverwaltung beider Reichshälften ein. Seit dem 1. November 1870 tritt an Stelle der Zentral-Seebehörde die k. k. Seebehörde in Triest, während in Fiume eine kgl. ung. Seebehörde errichtet wurde.

[2] Des näheren schließt die Tätigkeit der Seebehörde folgende Aufgaben in sich:

1. Die Beaufsichtigung des Seeschiffsbaues, die Einflußnahme auf dessen gedeihliche Fortbildung, die Handhabung der Eichungsvorschriften für österreichische Seeschiffe und die Bestellung geeigneter Schiffsbaumeister zur Untersuchung der Bauart und Beschaffenheit der Seeschiffe;

2. die leitende Fürsorge zur Leitung, Verbesserung und Instandhaltung aller Anstalten, welche als materielle Erfordernisse, Schutz-, und Förderungsmittel zum Seeschiffahrtsbetriebe dienen, wozu namentlich die Häfen, Werften, Leuchttürme, Leuchtfeuer, Ankerbojen, Anlandsplätze usw. gehören, einschließlich der mit dem bezüglichen Kostenaufwande verbundenen Geschäfte;

Digitized by Google

Zur leichteren Durchführung der in den Wirkungskreis der Seebehörde fallenden Aufgaben des Hafen- und Seesanitätsdienstes wurde die gesamte

---

3. die Erteilung der Seeschiffahrtsbefugnisse und Befähigungen zur Führung österreichischer Seeschiffe;

4. die Handhabung und Überwachung der Gesetze und Vorschriften, mit Einschluß der Hafenpolizeiverordnungen, welche unmittelbar die Bedürfnisse der Seeschiffahrt und Seefischerei, die Ausübung derselben und die Rechte und Pflichten der Seefahrer und Fischer als solche betreffen;

5. die Entscheidung in I. Instanz bei Fällen von Übertretungen gegen das Kabotagereglement, welche letzteres den bestandenen See-Gubernien zuweist. In II. Instanz in Fällen von Rekursen gegen Entscheidungen der Konsularämter, die sie wegen Übertretung der Vorschriften des österreichischen Navigationsediktes und der nachträglichen Bestimmungen zur Aufrechterhaltung der Schiffahrtsordnung oder der Disziplin gefällt haben, sowie über Rekurse gegen Straferkenntnisse der Hafenämter, welche diese wegen ähnlicher Übertretungen oder wegen Vergehen gegen die Hafenpolizeianordnungen erlassen haben. Die Entscheidung in II. Instanz bei Rekursen gegen Straferkenntnisse der Seesanitäts-Magistrate oder Seesanitäts- und Lazaretsämter, bezüglich der Übertretung der Vorschriften über Seesanitäts- und Kontumazanstalten und -Einrichtungen;

6. die Einführung einer allgemeinen Matrikel für den Seedienst in der österreichischen Handelsmarine; sowie die Einrichtungen zur Versorgung und Unterstützung hilfsbedürftiger österreichischer Seeleute und ihrer Familienglieder, und die Errichtung und Vervollkommnung von Anstalten zur Ausbildung für den Seedienst;

7. Belobungen oder Anerkennungen, sowie Belohnungen und andere Aufmunterungen für ausgezeichnete oder einer besonderen Berücksichtigung würdige Handlungen der Reeder und Seefahrer oder anderer Personen, welche sich für die Handelsmarine verdient gemacht haben;

8. die Handhabung und Überwachung der Seesanitäts- und Kontumazvorschriften, sowie die Leitung und Beaufsichtigung der bezüglichen Anstalten und Einrichtungen;

9. die Personal- und Disziplinarangelegenheiten von sämtlichen Hafen-, Sanitäts- und Lazaretsämtern; ferner die Überwachung ihrer Amtsverrichtungen mit besonderer Bedachtnahme auf die ihnen übertragenen Kassa- und Rechnungsgeschäfte;

10. die Einholung, Verbreitung und Benutzung der empfangenen für die österreichische Seeschiffahrt wichtigen Nachrichten, sowie derjenigen Anordnungen in fremden Staaten, welche auf die österreichische Handelsmarine von Einfluß sein können;

11. die Überwachung der dienstlichen Wirksamkeit der österreichischen Konsularämter und der Geschäftsverkehr mit denselben in Seeschiffahrtsangelegenheiten, insbesondere in allen die österreichische Handelsmarine berührenden Gegenständen;

12. die Prüfung der Einrichtungen, gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften in Seeschiffahrtssachen, sowie im Seesanitäts- und Kontumazwesen; die Vorsorge für Abstellung der Mängel, Ausfüllung der Lücken oder sonstige Verbesserungen in denselben, entweder durch Verfügungen in den Grenzen der eigenen Amtsmacht oder durch Erstattung von Gutachten und Vorschlägen.

Digitized by Google

Küste samt den dazugehörigen Inseln in acht Bezirke[1] (Kapitanatsbezirke) eingeteilt, deren jeder in Unterbezirke zerfällt.

Jeder Hafenbezirk bildet den Bereich der Amtswirksamkeit eines Hafen- und Seesanitätskapitanates und jeder Unterbezirk den Bereich der Amtswirksamkeit einer Hafen- und Seesanitätsdeputation. Wenn der Hafen- und Seesanitätsdienst einem Zollamte übertragen ist, so führt das Unteramt den Namen „Agentie".

Die Kapitanate haben ihren Sitz im wichtigsten Hafen des gesamten Hafenbezirks, die Deputationen und Agentien in den bedeutendsten Orten ihres Unterbezirks.

In kleineren Orten von geringer Wichtigkeit, welche nur als Nothafen oder für den lokalen Handel in Betracht kommen, finden wir Hafen- und Seesanitätsexposituren.

Sämtliche Kapitanate sind einander gleichgestellt und direkt der Seebehörde untergeordnet. An der Spitze derselben steht ein Hafenkapitän, welcher nebst den ihm zugeteilten Beamten aus dem Seemannsstande hervorgegangen sein muß.

Den Hafenkapitanaten obliegt die Leitung und Überwachung aller untergeordneten Ämter, während sie im Hafen- und Seesanitätsdienste die gleichen Amtsbefugnisse mit den Deputationen und Agentien besitzen.

Dieselben umfassen: die Überwachung der Hafenpolizeiordnung; die Entscheidung in I. Instanz gegen alle Übertretungen der Hafenpolizeiordnung, sowie der Vorschrift zur Verhütung von Zusammenstößen in

13. die Einflußnahme auf die Erzielung zweckmäßiger Konsulareinrichtungen durch die Aufstellung neuer oder durch die Umgestaltung bestehender Konsularämter, sowie auf die zweckentsprechende Bestellung der Dienstposten im Konsularfache durch Vorlegung der darüber in Erfahrung gebrachten Wünsche und Anliegen, namentlich jener der Reeder und Seefahrer und des Handelsstandes, sowie der eigenen aus den Wahrnehmungen und Beobachtungen geschöpften, darauf Bezug nehmenden Ansichten;

14. die zuständigen Amtshandlungen in Beziehung auf die Aufstellung fremder Konsularämter an Seeplätzen in den inländischen Küstenbezirken und die Anerkennung der mit der Führung solcher Ämter betrauten Personen;

15. die Einholung und geeignete Benutzung aller von den österreichischen Hafen- und Konsularämtern eingelangten periodischen Nachweisungen und Notizen über den Stand, die Bewegung und den Verkehr der österreichischen Handelsmarine im In- und Auslande, ferner über den Verkehr der fremden Handelsfahrzeuge in den österreichischen und auswärtigen Seehäfen, dann über die inländischen Schiffsbauergebnisse und über die zum Besten der Seeschiffahrt bestehenden Einrichtungen und Anstalten, und endlich die Vorsorge für die Zusammenstellung der eingeführten periodischen Nachweisungen und die Einleitungen ihrer Benutzung.

[1] Hafenkapitanate befinden sich in: Triest, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Ragusa und Meljine.

Digitized by Google

See; Verfassung der Statistik über die Schiffahrtsbewegung, sowie die Tätigkeit der Werften; die Einhebung der Hafengebühren; Erteilung der Schiffahrtsbewilligung an die Fahrzeuge der kleinen Küstenfahrt; Ausstellung von Musterrollen, Vidierung der Schiffahrtsdokumente; An- und Abmusterung der Seeleute; Ausstellung der Seedienstbücher; Evidenzhaltung der Deserteure; Bestellung des Stellvertreters am Kommando eines Schiffes, Abhaltung der Prüfungen für die Befähigung als Bootsmann und Schiffer der kleinen Küstenfahrt.

Ferner alle die Seesanität betreffenden Angelegenheiten.

Den Deputationen steht ein Hafen- und Seesanitätsdeputierter vor, während die „Agentien" von einem Zolleinnehmer geleitet werden. Die Exposituren sind einem Hafenwächter unterstellt. Sämtliche Beamte müssen dem Seedienste angehört und die betreffenden Prüfungen bestanden haben.

Den Hafen- und Seesanitätsexposituren obliegt die Überwachung des ihrer Aufsicht zugewiesenen Teiles der Küstenstrecke. Gleichzeitig haben dieselben alle jene Geschäfte zu vollführen, welche im Interesse der Schiffahrt an Ort und Stelle notwendig sind.

In Fällen von Übertretungen gegen die Hafenpolizeivorschriften hat der Leiter der Expositur ein Protokoll aufzunehmen und dasselbe dem vorgesetzten Hafenamte zur weiteren Amtshandlung zu übermitteln. Weiter kommt der Expositur zu, die Einhebung der Hafengebühren, Vidierung der Musterrollen, Führung der Register über die ein- und ausgelaufenen Schiffe, sowie die Abfassung der vorgeschriebenen Statistiken.

In Bezug auf die Seesanität steht den Exposituren die Überwachung der Küstenstrecke zu, wobei sie jedoch nur solche Schiffe, welche mit reinem Sanitätspatente einlaufen, zum freien Verkehre zulassen dürfen. Schiffe mit unreinem Patente hat der Leiter der Expositur an die nächstliegende Hafen- und Seesanitätsdeputation zu weisen.

Nebstbei sind im Auslande auch die Seekonsulate berufen, die Einhaltung der Seegesetze und Verordnungen durch die Kapitäne und die Bemannung zu überwachen, sowie die Dagegenhandelnden zur Verantwortung zu ziehen.

Das Verfahren, nach welchem die Hafen- und Seesanitätsämter bei Übertretung der Bestimmungen des Editto politico, der Hafenpolizeiordnung, sowie der sonstigen Hafen- und Seesanitätsgesetze und Fischereigesetze vorzugehen haben, ist durch die Allerhöchste Entschließung vom 19. April 1871 gesetzlich geregelt.

Außerdem kommt noch das Verfahren bei Desertionen, sowie bei Schiffbrüchen und anderen Seeunfällen in Betracht.

Digitized by Google

Die Hafenämter, Kapitanate, Deputationen und Agentien bilden die I. Instanz, während der Seebehörde die Entscheidung in II. Instanz zusteht. Das Handelsministerium entscheidet als III. Instanz über Rekurse, welche gegen Urteile der II. Instanz eingebracht werden.

Den Hafen- und Seesanitätsexpituren steht jedoch eine Entscheidung in I. Instanz nicht zu und haben dieselben nur die für das weitere Verfahren nötigen Vorerhebungen zu pflegen.

Als kompetent gilt für das Verfahren wegen Übertretungen gegen die Hafen- und Sanitätsgesetze jenes Amt, in dessen Unterbezirk die Übertretung begangen wurde.

Sollte ein Hafen- und Seesanitätsamt, in dessen Unterbezirk die Übertretung begangen wurde, zur Durchführung des Verfahrens nicht kompetent sein, so hat dasselbe dennoch die Vorerhebungen zu pflegen und die Akten dem zuständigen Hafenamte abzutreten.

Wurde die Übertretung in einem ausländischen Hafen begangen, so kommt das Verfahren den Behörden jener Reichshälfte (Österreich oder Ungarn) zu, welcher das Schiff angehört, ohne Rücksicht auf die Angehörigkeit des Übertreters.

Läuft das Schiff einen Hafen der anderen Reichshälfte an, so hat die Lokalbehörde den Tatbestand festzustellen und das gesamte Material der Behörde des Heimathafens des Schiffes zur Durchführung des Verfahrens zu übersenden.

Die Vorladung von Personen, welche einer Übertretung der Seevorschriften beschuldigt werden, sowie die der Zeugen, geschieht in der kürzesten Form.

Wenn der Beschuldigte nicht vor der Behörde erscheint oder sein Ausbleiben nicht hinreichend zu rechtfertigen vermag, so wird in seiner Abwesenheit das Verfahren durchgeführt.

Ist jedoch die Anwesenheit der Beschuldigten oder eines Zeugen im Interesse des Verfahrens geboten, so kann im Falle des Ungehorsams gegen die Vorladung die Vorführung des Vorgeladenen mittelst Requisition an die politische Behörde seines Wohnorts veranlaßt werden.

Bei der weiteren Durchführuug des Verfahrens können wir zwei Arten unterscheiden, das sogenannte Tabellarverfahren und das ordentliche Verfahren.

Das Tabellarverfahren, welches in gleicher Weise, wie bei der politischen Behörde gehandhabt wird, findet dann Anwendung, wenn der Beschuldigte bereits bei mündlicher Befragung ein Geständnis abgelegt hat, oder wenn dessen Schuld aus den amtlichen Erhebungen eines öffentlichen

Digitized by Google

Funktionärs und dessen mit Berufung auf den Diensteid gemachten Aussage hervorgeht.

Das Verfahren wird hierbei mündlich von dem hiermit betrauten Beamten der betreffenden Behörde in der Weise gepflogen, daß nur die wesentlichsten Punkte der Verhandlung in ein Strafregister eingetragen werden, dessen Einrichtung aus dem beigefügten Formulare ersichtlich ist (Tabelle 8).

Hierbei ist es der Behörde zur Pflicht gemacht, im Interesse einer rascheren Durchführung des Verfahrens alle nicht wesentlichen Erhebungen und Einvernehmungen zu vermeiden sowie sich zu bemühen, das Verfahren mit einer einzigen Verhandlung zu beenden und am Schlusse derselben dem Beschuldigten das Urteil zu verkündigen.

Die Beiziehung eines Protokollführers zu diesem Verfahren ist nicht erforderlich.

In der V. Rubrik „Geständnis" sind nur die wesentlichsten Momente der Aussage des Beschuldigten anzuführen und im Falle eines Geständnisses ist das Wort „geständig" einzutragen.

In der folgenden Rubrik haben gleichfalls nur die entscheidenden Punkte aus der Aussage der Zeugen und Sachverständigen Aufnahme zu finden.

Die VIII. Rubrik hat nicht ein förmliches Urteil, sondern nur die auferlegte Strafe unter Angabe der gesetzlichen Bestimmungen, welche übertreten wurden, anzugeben.

Wird der Beschuldigte von der ihm zur Last gelegten strafbaren Handlung freigesprochen, so ist bloß das Wort „freigelassen" in die Rubrik aufzunehmen.

An Stelle eines förmlichen Urteils ist dem Beschuldigten auf dessen Verlangen ein Auszug aus den Rubriken II, IV, VI, VII, VIII und IX einzuhändigen.

Dem Verurteilten steht binnen drei Tagen, von der Zustellung des erwähnten Auszuges an gerechnet, der Rekurs an die Seebehörde offen. Falls die Seebehörde als II. Instanz das Erkenntnis der I. Instanz, wenn auch unter Milderung des Strafausmaßes, bestätigt, so findet eine weitere Berufung nicht statt.

In den übrigen Fällen, in welchen das Tabellarverfahren keine Anwendung finden kann, wird nach dem ordentlichen Verfahren vorgegangen. Dasselbe besteht in der förmlichen protokollarischen Einvernahme des Beschuldigten und der Zeugen. In das betreffende Protokoll sind alle zur Erhebung des Tatbestandes wichtigen Momente aufzunehmen, wobei Frage und Antwort einander gegenüber zu stellen sind.

Digitized by Google

Bei der Frage nach den Generalien ist dem Beschuldigten Gelegenheit zu einer möglichst genauen Darstellung des Tatbestandes und der denselben begleitenden Umstände zu geben.

Hierbei soll der Befragte ohne Notwendigkeit nicht unterbrochen werden und dürfen an denselben auch keine überflüssigen oder Suggestivfragen gestellt werden.

Die Aussagen sind im allgemeinen möglichst wörtlich niederzuschreiben. Vor Schließung des Protokolls ist dasselbe dem Beschuldigten vorzulesen und derselbe aufzufordern, bekannt zu geben, ob er seiner Aussage noch etwas beizufügen habe oder dieselbe abzuändern wünsche.

Ist dies der Fall, so sind die ergänzenden Aussagen dem Protokolle beizufügen. Das fertige Protokoll ist von dem Beschuldigten zu unterschreiben.

Falls alle zur Klärung des Sachverhaltes notwendigen Umstände erhoben sind, ist die Untersuchung abzuschließen und die Entscheidung in I. Instanz zu fällen. Diese wird je nach der Kompetenz entweder von dem Beamten, welcher das Verfahren eingeleitet hat, oder einem vorgesetzten Amte, welchem die Untersuchungsakten vorzulegen sind, gefällt. Die Entscheidung selbst hat zu enthalten: die Bezeichnung des Tatbestandes, die wesentlichsten für den Beweis entscheidenden Umstände, die Angabe der zur Anwendung gelangenden Vorschrift, die auferlegte Strafe, sowie die Frist, innerhalb welcher der Rekurs einzubringen ist.

Bei Geldstrafen hat gleichzeitig für den Fall der Uneinbringlichkeit die entsprechende Arreststrafe ausgesprochen zu werden, wobei im allgemeinen ein Tag Arrest für 10 Kronen gerechnet wird. Einzelne Verordnungen bestimmen jedoch auch 1 Tag Arrest für 20 Kronen.

Das Urteil ist dem Verurteilten direkt oder im Wege der politischen Behörde zuzustellen.

Die Frist, innerhalb welcher der Rekurs gegen die Entscheidung der I. Instanz eingebracht werden kann, beträgt 8—14 Tage. Derselbe kann entweder zu Protokoll gegeben oder schriftlich eingebracht werden.

Der Rekurs hat bezüglich der Strafe stets aufschiebende Wirkung. Ist der in I. Instanz Verurteilte vor Entscheidung seines Rekurses genötigt, sich ins Ausland zu begeben, so muß derselbe vor seiner Abreise den Betrag, zu welchem er verurteilt wurde, erlegen, welcher ihm im Falle eines Freispruches zurückgegeben wird.

Gleich wie beim Tabellarverfahren ist gegen eine, selbst mit Herabminderung des Strafausmaßes von der Seebehörde in II. Instanz bestätigte, Entscheidung eine weitere Berufung unzulässig. Die Strafen,

Digitized by Google

welche überhaupt bei Übertretungen gegen die Hafen- und Seesanitätsgesetze verhängt werden, sind entweder Arrest- oder Geldstrafen.

Ist für eine Übertretung bereits in den betreffenden Gesetzen oder Verordnungen eine bestimmte Strafe vorgesehen, so ist diese zu verhängen; im übrigen sind alle Übertretungen der Hafen- und Seesanitätsgesetze, für welche keine bestimmte Strafe angeordnet ist, mit Geldstrafe von 2—200 Kronen oder mit Arreststrafe von 6 Stunden bis zu 14 Tagen zu bestrafen.

Die Kosten der Arreststrafe hat der Schuldige selbst zu tragen. Im Falle der Uneinbringlichkeit fallen dieselben dem Hafen- und Seesanitätsfonds jenes Küstengebietes zu, welchem der Schuldige angehört.

Sämtliche verhängten Geldstrafen fließen dem Pio fondo di Marina (Marine-Unterstützungsfonds) jenes Küstengebietes zu, welchem der Verurteilte angehört.

Ist derselbe jedoch kein österreichischer oder ungarischer Staatsbürger, so kommt die Geldstrafe jenem Unterstützungsfonds zugute, zu welchem das nationale Schiff gehört, auf welchem der Bestrafte zur Zeit der Übertretung angeheuert war.

Gehört der Bestrafte weder dem österreichisch-ungarischen Staatsverbande noch einem nationalen Schiffe an, so fällt die Geldstrafe dem Unterstützungsfonds jenes Gebietes zu, innerhalb dessen die Übertretung begangen wurde.

Die Seebehörde als II. Instanz — bei Entziehung des Schiffahrts-Brevets in I. Instanz — entscheidet über die eingebrachten Rekurse auf Grund des vorgelegten Aktenmaterials in nicht öffentlicher Sitzung, bei welcher der Präsident der Seebehörde den Vorsitz führt. Außer den Beamten der Seebehörde werden den Sitzungen stets zwei Beisitzer aus dem Schifferstande (Merkantilkapitäne) beigezogen. Binnen kurzem dürfte jedoch das Verfahren bei der II. Instanz eine Reformierung erfahren und auf eine den modernen Rechtsanschauungen entsprechende Grundlage gestellt werden.

Bei jedem Seeunfalle oder Schiffbruche hat das Hafenamt, in dessen Bezirk der Unfall sich ereignet hat, von Amts wegen zu untersuchen, ob der Kommandant des Schiffes und die anderen mitverantwortlichen Personen allen Vorschriften und Verpflichtungen nachgekommen sind.

Die hierbei durchzuführende Untersuchung geschieht nach denselben Grundsätzen wie bei dem Protokollarverfahren.

Es ist jedoch zu untersuchen, ob es sich um eine nach dem allgemeinen Strafgesetze strafbare Handlung oder um eine Pflichtverletzung

Digitized by Google

handelt, aus welcher die Unfähigkeit des Kapitäns oder Leutnants (Steuermanns) hervorgehen könnte.

Im ersten Falle steht die weitere Verfolgung der sich ergebenden strafbaren Handlung den kompetenten Gerichtsbehörden zu, im zweiten Falle hat das Hafenamt im eigenen Wirkungskreise vorzugehen.

Ergibt sich aus der durchgeführten Untersuchung die Notwendigkeit, dem Kapitän oder Leutnant (Steuermann) das Brevet für immer oder eine längere Zeit zu entziehen, so hat das Hafenamt selbst keine Entscheidung zu treffen, sondern nur der Seebehörde die darauf gehenden Vorschläge zu erstatten, welche hierüber in I. Instanz entscheidet. In Fällen von größerer Wichtigkeit hat das betreffende Hafenamt das Gutachten einer aus zwei sachverständigen Merkantilkapitänen und zwei als solchen qualifizierten Beamten des eigenen Amtes bestehenden Kommission einzuholen. Derselben kommt jedoch nur eine beratende Stimme zu.

In Fällen von Desertionen findet im allgemeinen das für sonstige Übertretungen geltende Verfahren mit geringen Änderungen Anwendung.

Die in den Häfen der Monarchie betretenen Deserteure der österreichisch-ungarischen Handelsmarine sind jedoch, ohne Rücksicht auf ihre Heimatsangehörigkeit zu der einen oder anderen Reichshälfte, von jenen Behörden abzuurteilen, in deren Bereich sie betreten werden.

Wie schon früher erwähnt, wird der Deserteur mit einer Arrest- oder Geldstrafe belegt, und außerdem verfällt das gesamte Lohnguthaben desselben, welches dem Marine-Unterstützungsfonds zufließt.

Aus diesem Grunde wird auch bei Bemessung der Strafe auf die Höhe des Guthabens Rücksicht genommen. Bei ausländischen Seeleuten, welche von Bord nationaler Schiffe desertieren, wird das Strafverfahren nur dann eingeleitet, wenn die Desertion in einem inländischen Hafen vor sich gegangen ist.

Die Höhe sämtlicher Geldstrafen, welche im Jahre 1902 im österreichischen Küstengebiete verhängt wurden, sind aus der folgenden Zusammenstellung ersichtlich.

In Triest:	4573	Kronen	83	Heller
Im Küstenlande:	2691	„	—	„
In Dalmatien:	2510	„	50	„
Summe:	9775	Kronen	33	Heller

Hiervon entfallen jedoch 3568 Kronen 50 Heller auf Fischereiübertretungen.

Digitized by Google

Tabelle 8. Strafregister,

geführt bei dem k. k. Hafen- und Seesanitäts-Kapitanat (Deputation, Agentie) über die der Jurisdiktion des Hafen- und Seesanitätsamtes zugewiesenen Übertretungen.

I. Fortlaufende Zahl	II. Vor- und Zuname, Alter, Stand, Beschäftigung des Beschuldigten	III. Vor- u. Zuname, Alter, Stand, Gewerbe oder Beschäftigung und Aufenthaltsort der als Ankläger, Beschädigte oder Anzeiger aufgetretenen Personen	IV. Bezeichnung der Übertretung, die dem Beschuldigten zur Last gelegt wird	V. Geständnis oder Rechtfertigung des Beschuldigten	VI. Aussage der Zeugen und Sachverständigen für oder wider den Beschuldigten	VII. Bezeichnung desjenigen, was u. wodurch dasselbe als erwiesen angenommen wird	VIII. Inhalt und Datum des Erkenntnisses unter Bezeichnung der übertretenen Vorschrift und unter amtlicher Fertigung	IX. Entschädigung, welche durch das Erkenntnis ausgesprochen wurde	X. Das Erkenntnis verkündigt am	XI. Vollzug des Erkenntnisses am	XII. Anmerkung

VII.

Die Wohlfahrtseinrichtungen und die sittlichen Zustände.

Von

Dr. Johann Paul von Inama-Sternegg, Triest.

Digitized by Google

Bereits im 16. Jahrhundert bildete sich in Triest eine Bruderschaft bei der von Seeleuten erhaltenen Kirche S. Nicoló, welche neben anderen die Schiffahrt fördernden Zwecken sich auch die Aufgabe stellte, arme arbeitsunfähig gewordene Schiffer, sowie die Witwen und Waisen von Seeleuten zu unterstützen. Lange Zeit erhielt sich diese Bruderschaft, die ihr Einkommen aus den Beiträgen der Mitglieder und aus einem gewissen Prozentsatz (12 %) der Anker- und Alboragegebühren aller den Hafen von Triest anlaufenden Schiffe schöpfte, am Leben, bis sie endlich, nachdem sie sich noch um die Mitte des 18. Jahrhunderts ein neues Statut gegeben hatte, das mit kaiserlichem Reskript vom 8. August 1752 bestätigt worden war, durch die im Jahre 1783 erfolgte Aufhebung aller Bruderschaften betroffen wurde.

Durch kaiserliche Entschließung vom 23. Dezember 1784 wurde an ihrer Stelle und mit ihrem Vermögen der Marinefonds „Istituto di marina" ins Leben gerufen, der mit Ausnahme der geistlichen Aufgaben denselben Zwecken wie die Bruderschaft gewidmet war. Im Jahre 1787 betrug sein Vermögen 15 471 Gulden 3½ Kreuzer.

Auch in Dalmatien bestanden seit langer Zeit Bruderschaften vom Hl. Nicolaus und Johann von Nepomuk zur Unterstützung hilfsbedürftiger Seeleute.

Unter der französischen Herrschaft jedoch wurden das „Istituto di marina" sowohl als die beiden dalmatinischen Bruderschaften aufgelöst.

Jedoch schon im Jahre 1814 lebte das Institut für Triest wieder auf, und mit Gubernialdekret vom 22. November 1814 Zl. 298 erhielt es das Recht zur Einhebung eines 12prozentigen Zuschlages zu der Anker- und Alboragegebühr, welcher Betrag, nachdem die erwähnten Gebühren aufgehoben worden waren, auf Grund des Gesetzes vom 25. Februar 1865 als Zuschlag zu den [illegible]gebühren in gleichem Maße eingehoben und mit dem Gesetze vom [illegible] Juni 1883 mit 6 % des Gesamtbetrages der Hafengebühr bemessen wurde. Diese Zuwendung wurde im Jahre 1897 auf 8½ % erhöht.

Digitized by Google

1814 wurde das Institut auch von allen übrigen Verpflichtungen befreit und auf die Unterstützung hilfsbedürftiger Seeleute und ihrer Witwen beschränkt. Gleichzeitig wurde auch bestimmt, daß diejenigen, welche um eine Unterstützung einkommen, eine dem Triester Küstengebiete geleistete zehnjährige Dienstzeit nachzuweisen haben, daß die Bemessung der Unterstützungen je nach den Mitteln des Fonds der Regierung zustehe und daß, falls dieselben zur Beteilung aller qualifizierten Bewerber nicht ausreichen sollten, die nicht mehr zur Beteilung gelangenden in Vormerkung zu führen seien.

Um das Erträgnis des Fonds zu vermehren, bestimmte im Jahre 1832 das Gubernium, daß sämtliche Strafgelder, welche wegen Übertretungen des Navigationsediktes oder sonstiger maritimer Vorschriften verhängt wurden, wie nicht minder die Lohnguthaben desertierter Matrosen in den Fonds zu fließen haben.

Mit Dekret vom 25. Juli 1840 verordnete die Hofkammer, daß bei der zur Erlangung einer Unterstützung notwendigen Seedienstzeit der in der ganzen österreichischen Handelsmarine geleistete Dienst angerechnet werde, und dies ist der erste Schritt, welcher dahin führte, daß aus dem Marine-Institute auch Seefahrer der anderen österreichischen Seeprovinzen unterstützt wurden.

Für Dalmatien ordnete das Landes-Gubernium im Jahre 1820 die Gründung eines Marine-Instituts an, welchem als erste bescheidene Einnahmequelle das Erträgnis aus dem Verkaufe von bestimmten Drucksachen zugewiesen wurde.

Im Jahre 1837 wurden demselben dann die aus Anlaß maritimer Übertretungen verhängten Strafgelder zugewendet. Trotzdem ging die Vermehrung des Fonds nur langsam vor sich.

Mit der Errichtung der Zentral-Seebehörde in Triest im Jahre 1850 gingen beide Fonds, jener von Triest und jener von Dalmatien, unter dem gemeinsamen Namen „Marine-Unterstützungsfonds" in die Verwaltung dieser Behörde über, werden jedoch getrennt in Evidenz gehalten.

Es zeigte sich immer mehr das Bedürfnis, die Fonds zu verstärken, da die Zahl der Unterstützungsbedürftigen in fortwährendem Steigen begriffen war. Vorerst mußte man, um den Anforderungen nur halbwegs gerecht werden zu können, auf die Vermehrung der Fonds durch die Einnahmen derselben, von welchen bisher stets ein großer Teil zum Kapital geschlagen wurde, verzichten und dieselben sofort für Unterstützungen verwenden.

Digitized by Google

Im Jahre 1871 wurde eine wichtige Reform in Bezug auf die Verwaltung der Fonds durchgeführt. Bei der Zentral-Seebehörde wurde eine gemischte Kommission eingesetzt, welche unter dem Vorsitze des Präsidenten dieser Behörde aus den Räten derselben, sowie aus fünf Beisitzern bestand, von denen jede Handelskammer der Küste einen ernannte. Ferner wurden bei jedem Hafenkapitanate (Triest, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Ragusa, Meljine) und außerdem in Cattaro Lokalkommissionen gebildet, welche unter dem Vorsitze des jeweiligen Hafenkapitäns aus von der betreffenden Handelskammer gewählten Beisitzern bestehen. Diese Lokalkommissionen haben die einlangenden Gesuche um Unterstützungen zu prüfen und die Berücksichtigungswürdigen der Zentral-Kommission in Triest behufs Verleihung der Provision vorzuschlagen.

Die Zentral-Kommission verleiht auf Grund dieser Vorschläge die disponiblen Unterstützungen und sorgt für die Verwaltung der beiden Fonds.

Da die Zahl der um Unterstützung ansuchenden Seeleute und deren Witwen und Waisen stets wuchs, sah die Seebehörde sich genötigt, mit Erlaß vom 13. Mai 1876 eine Erschwerung der Bedingungen zum Fortbezuge der Provisionen eintreten zu lassen.

Es wurde bestimmt, daß vom 1. Januar 1877 an alle Provisionisten aus dem Marine-Unterstützungsfonds verpflichtet sind, von vier zu vier Jahren ein von der Gemeinde ausgestelltes Armutszeugnis und ein Zeugnis des Pfarramts vorzulegen, welches bestätigt, daß der Provisionist keine über 18 Jahre (später in 20 Jahre abgeändert) alten Söhne hat. Die Nichtbefolgung dieser Bestimmung zieht den Verlust der Unterstützung nach sich. Besitzt der Provisionist jedoch Söhne über 18 Jahre, von denen er nachweisen kann, daß sie nicht in der Lage sind, ihren Vater zu unterstützen, so erhält er die Unterstützung von Jahr zu Jahr erneuert.

Die Höhe der einzelnen Provisionen wurde je nach dem Rang, den der Unterstützte, bezw. Gatte oder Vater der Unterstützten, bei der Handelsmarine eingenommen hatte, abgestuft. Zuletzt wurden dieselben mit Dekret der k. k. Seebehörde vom 8. Januar 1901 Zl. 330 in folgender Weise festgesetzt:

Für Merkantilkapitäne	monatlich	24	Kronen,
„ deren Witwen und Waisen . .	„	16	„
„ Schiffer der großen Küstenfahrt .	„	16	„
„ deren Witwen und Waisen . .	„	12	„

Digitized by Google

Für Schiffer der kleinen Küstenfahrt .	monatlich	10	Kronen,
„ deren Witwen und Waisen . .	„	10	„
„ Matrosen und Zimmerleute . .	„	8	„
„ deren Witwen und Waisen . .	„	8	„

Die Tabellen I. und II. geben einen Überblick über die Einnahmen der beiden Marine-Unterstützungsfonds. Es fällt sofort das Mißverhältnis zwischen den Einnahmen des österreichisch-illyrischen und des dalmatinischen Fonds in die Augen, welches eben dazu geführt hat, daß auch Dalmatiner aus dem ersteren Fonds beteilt werden.

Das Vermögen des österreichisch-illyrischen Fonds beträgt Ende 1902 1 709 920 Kronen, das des dalmatinischen 247 500 Kronen. Der Marine-Unterstützungsfonds verfügt somit über ein Gesamtkapital von 1 957 420 Kronen.

Seit dem Jahre 1875 betrug die Zahl der Unterstützten aus dem österreichisch-illyrischen Unterstützungsfonds: Tabelle III.; aus dem dalmatinischen Marine-Unterstützungsfonds: Tabelle IV.

Aus diesen Tabellen ist leicht zu ersehen, daß, so wohltätig das Institut des Marine-Unterstützungsfonds an und für sich ist, die Mittel, die demselben zur Verfügung stehen, nicht ausreichen, um eine wirksame Tätigkeit auf dem Gebiete der Alters- und Invaliden-, sowie Witwen- und Waisenversorgung der Seeleute zu entfalten, umsomehr als derselbe in seiner Tätigkeit von den Reedern fast gar nicht oder doch zum mindesten in ganz minimaler Weise unterstützt wird; ein Punkt, auf welchen ich später noch zurückkommen werde.

Ein Unterstützungsfonds für invalide, von schwerer Erkrankung heimgesuchte oder von Unglücksfällen betroffene Seefischer befindet sich in Vorbereitung.

Dieser Unterstützungsfonds soll in zweierlei Weise verwertet werden: erstens zu fortlaufenden Unterstützungen an invalid gewordene Fischer, analog dem Marine-Unterstützungsfonds, und zweitens zu Aushilfen im Falle von Verlusten und Schäden an Netzen und sonstigen Fischereigerätschaften.

Die Art und Weise der Verleihung soll ebenfalls analog der der Marine-Unterstützungsfonds geregelt werden, indem die Vorschläge von den Lokalkommissionen in Seefischereiangelegenheiten, die bei jedem Hafen- und See-Sanitäts-Amte bestehen, erstattet werden und die Beteiligung sodann durch die Zentralkommission in Triest erfolgt.

Bis Ende 1902 betrugen die den Marine-Unterstützungsfonds zu-

Digitized by Google

Tabelle I. Einnahmen des österreichisch-illyrischen Marine-Unterstützungsfonds in Kronen.

	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
aus Realitäten	3 054	3 054	3 054	3 054	3 054	3 620	5 662	5 662	5 662	5 662	250
aus Darlehen	1 872	2 644	1 646	5 038	1 372	796	1 324	698	699	755	698
öffentlichen Effekten	40 624	42 488	43 538	43 938	44 436	53 794	52 470	52 880	53 398	54 445	58 322
Lohnguthaben und Geldstrafen und Spenden	7 998	7 276	5 346	6 352	5 180	5 808	5 718	4 452	6 617	10 337	9 743
Anteil an den Hafengebühren	34 862	38 540	37 728	48 014	45 848	48 698	51 366	55 908	56 579	58 859	63 079
Summe	88 410	94 002	91 312	106 396	99 890	112 150	114 498	119 600	122 955	130 058	132 092

Tabelle II. Einnahmen des dalmatinischen Marine-Unterstützungsfonds in Kronen.

	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
aus Realitäten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
aus Darlehen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
öffentlichen Effekten	5 300	5 320	6 392	6 416	6 470	6 512	6 546	6 666	6 666	6 666	6 215
Lohnguthaben und Geldstrafen und Spenden	2 222	2 760	2 484	2 728	2 796	2 560	2 306	1 810	3 192	3 908	5 174
Anteil an den Hafengebühren	2 434	2 020	3 488	3 062	3 528	3 986	3 914	3 124	1 786	2 525	3 162
Summe	9 956	10 110	12 364	12 206	12 794	13 058	12 766	11 600	11 644	13 099	14 551

Digitized by Google

Tabelle III. Zahl der Provisionisten aus der

	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	188
Merkantilkapitäne	35	38	36	36	34	38	32	39	40	4
Merkantilleutnants										
Schiffer der großen Küstenfahrt.	263	250	218	206	202	184	166	138	137	13
Schiffer der kleinen Küstenfahrt.										
Matrosen	282	274	270	283	249	272	245	257	262	27
Zimmerleute										
Witwen von Merkantilkapitänen	79	70	71	70	68	71	68	74	67	7
" " Merkantilleutnants										
" " Schiffern d. groß. Küstenf.	149	149	160	164	155	158	152	149	143	14
" " Schiffern d. klein. Küstenf.										
" " Matrosen	195	210	217	273	268	302	290	324	326	35
" " Zimmerleuten										
Waisen von Merkantilkapitänen	4	9	8	7	2	2	2	3	3	
" " Merkantilleutnants										
" " Schiffern d. groß. Küstenf.	—	—	—	—	2	2	2	2	3	
" " Schiffern d. klein. Küstenf.										
" " Matrosen	—	—	—	—	3	3	3	3	3	
" " Zimmerleuten										
Summe	1007	1000	980	1039	983	1032	960	989	984	104

Tabelle IV. Anzahl der Provisionisten aus den

	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	188
Merkantilkapitäne	—	—	1	1	—	—	—	—	—	
Merkantilleutnants	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Schiffer der großen Küstenfahrt.	3	2	6	5	5	4	4	13	12	12
Schiffer der kleinen Küstenfahrt.										
Matrosen	3	4	14	16	16	13	13	15	14	30
Zimmerleute	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Witwen von Merkantilkapitänen	—	—	2	3	3	3	3	3	3	5
" " Merkantilleutnants	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " Schiffern d. groß. Küstenf.	1	1	2	2	2	2	2	3	3	4
" " Schiffern d. klein. Küstenf.										
" " Matrosen	6	5	23	37	34	32	32	31	29	49
" " Zimmerleuten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Waisen von Merkantilkapitänen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " Schiffern d. groß. Küstenf.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " Schiffern d. klein. Küstenf.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " Matrosen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" " Zimmerleuten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Summe	13	12	48	64	60	54	54	65	61	104

...terreichisch-illyrischen Marine-Unterstützungsfonds.

885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
42	36	31	35	35	36	36	35	46	46	48	48	46	45	41	42	38	42
			2	1	1	1	1	3	4	5	5	3	4	5	5	5	5
120	110	112	16	16	14	17	16	19	18	14	15	16	19	18	16	14	14
			98	94	89	89	82	93	83	81	75	74	65	60	59	59	66
289	259	257	241	262	257	257	249	267	259	257	261	265	259	254	268	260	275
								7	5	5	6	5	7	6	5	4	3
82	82	83	86	85	86	92	89	89	90	88	88	95	94	96	101	102	103
			1	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	4	5	5	0
134	125	116	14	15	19	19	18	15	16	20	19	20	20	19	21	23	27
			98	97	97	90	85	88	93	92	89	98	105	100	106	100	100
353	365	369	385	383	391	409	402	410	410	404	396	399	394	395	397	402	420
								6	7	6	6	4	5	6	8	8	
6	6	5	5	4	3	3	3	5	4	5	5	5	5	6	7	8	11
						—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	4	1	4	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	
						5	5	7	7	6	5	5	5	5	5	7	6
4	7	5	5	5	5	5	5	5	5	6	8	10	9	10	9	10	12
										1	1	1	1	1	1	1	2
034	994	979	990	1003	1004	1026	992	1062	1049	1040	1029	1048	1040	1026	1056	1048	1102

...almatinischen Marine-Unterstützungsfonds.

885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
3	4	6	5	8	8	9	9	8	8	9	9	11	13	13	13	10	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	16	14	1	3	3	3	3	4	4	4	3	3	2	1	1	1	1
			11	11	9	9	7	7	7	6	6	6	4	6	4	—	—
25	44	49	54	58	59	56	53	50	50	48	51	51	44	45	44	29	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	5	10	11	13	13	14	13	15	13	14	18	18	18	17	16	14	17
—	—	—	1	1	—	—	—	1	2	1	1	1	2	2	1	1	1
3	8	8	—	—	—	—	—	9	8	7	7	7	9	9	7	3	3
			8	8	8	9	8										
47	45	46	59	57	61	64	63	70	66	66	69	67	69	86	80	64	65
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
93	122	133	150	159	161	164	156	164	158	155	164	164	161	181	168	124	127

Digitized by Google

geflossenen Strafgelder für Fischereiübertretungen, welche das Grundkapital für den zu aktivierenden Fonds bilden werden, ca. 40 000 Kronen.

Außer diesen Unterstützungsfonds bestehen noch einige kleinere Stiftungen, welche demselben oder ähnlichen Zwecken dienen.

So 1. die Scaramangàsche Stiftung, aus welcher alljährlich 1000 Kronen an Witwen und Waisen von Seeleuten des österreichischen Litorales unter Vermittlung der Seebehörde und der Statthalterei zur Verteilung gelangen;

2. die „Fondazione Giubileo Francesco Giuseppe I. per sussidi a naufraghi o loro superstiti" der Associazione Marittima in Triest, welche jedoch noch nicht in Tätigkeit getreten ist, da das Stammkapital die festgesetzte Höhe von 10 000 Kronen noch nicht erreicht hat. Im Falle der Auflösung der Associazione Marittima geht die Verwaltung der obgenannten Stiftung auf den Marine-Unterstützungsfonds über;

3. die anläßlich des 40 jährigen Regierungsjubiläums Sr. Majestät mit Stiftungsurkunde vom Istrianer Landtag gegründete „Fondazione Francesco Giuseppe I." Das Stammkapital beträgt 20 000 Kronen; die Verwaltung desselben wird durch den Landesausschuß besorgt und die Zinsen alljährlich der Seebehörde zur Verteilung überwiesen, welche dieselbe nach den Grundsätzen der Verwaltung des Marine-Unterstützungsfonds vornimmt, nur mit dem Unterschiede, daß dieser Fonds auf Istrien beschränkt ist, hingegen aber auch Fischer zur Beteiligung gelangen;

4. die Stiftung der Erben des am 1. November 1887 verstorbenen Marco Domenico Garofolo für Unterstützungen an Seeleute, ihre Witwen und Waisen aus Triest, Selve und Lussin mit Bevorzugung von Verwandten der Stifter. Die Verwaltung des Stammkapitals von 24 000 Kronen, sowie die Verleihung der Provisionen wird vom Marine-Unterstützungsfonds besorgt.

Von den Reederfirmen haben nur die Gesellschaften Fratelli Cosulich, Eredi C. Cav. Gerolimich in Lussin, sowie die Ragusaer Gesellschaften gemeinsam Unterstützungsfonds, von denen die beiden ersteren zur Unterstützung hilfsbedürftiger Matrosen der Gesellschaft oder deren Witwen und Waisen bestimmt sind und gegenwärtig ein Vermögen von ca. 18 000 bezw. 7000 Kronen besitzen, während der letztere der Unterstützung der Anfänger des Seemannsstandes gewidmet ist.

Eine Kranken- oder Unfallsversicherung der Seeleute besteht gegenwärtig noch nicht, da sowohl das Unfallversicherungsgesetz von 1887 als das Krankenversicherungsgesetz von 1888 die in der Seeschiffahrt und Seefischerei beschäftigten Arbeiter ausdrücklich ausschließen. Es ist jedoch

Digitized by Google

ein diesbezüglicher Entwurf in Vorbereitung, welcher nur gegenwärtig durch die allgemeine Reform der sozialpolitischen Gesetzgebung aufgehalten ist.

Effektenversicherungen sowie anderweitige Hilfskassen bestehen nicht. Ebensowenig wird von den Reedereien Entschädigung für verlorene Effekten gezahlt.

Pensionsberechtigungen bestehen nur beim Österreichischen Lloyd. Derselbe besitzt ein Pensionsinstitut, welches sich nur auf die Beamten, Offiziere und Maschinisten erstreckt; für diese besteht jedoch Beitrittszwang.

Die Einkünfte des Fonds setzen sich zusammen aus den Beiträgen der Mitglieder und der Gesellschaft, Geldstrafen, die der Verwaltungsrat über Angestellte verhängt, sowie den Taxen, welche für die zeitweisen Urlaube zu entrichten sind, Legaten, Spenden und ähnlichen Einnahmen und schließlich den Interessen des Fonds selbst.

Die Beiträge der Mitglieder belaufen sich

1. für die ersten 5 Jahre auf 7 %, für die weiteren auf 6 3/4 % des jährlichen Gehaltes für die älteren Mitglieder des Institutes (vor 1. Januar 1900) und auf 9 bezw. 8 3/4 % für die jüngeren Mitglieder;

2. auf einen einmaligen Beitrag von 25 % des Gehaltes bei Eintritt in das Pensionsinstitut, zahlbar in 25 Monatsraten;

3. auf einen Beitrag von 50 % bei jeder Gehaltserhöhung, zahlbar in 24 Monatsraten; ferner außerordentliche Beiträge jener Mitglieder, die bei ihrem Eintritte das Normalalter überschritten haben, sowie jener, welche sich nach vollendetem 50. Lebensjahre noch verehelichen.

Der Beitrag der Gesellschaft ist mit 4 % für die ersten 5 Jahre und 4 1/4 % vom Gesamtbetrage der Gehälter für die weitere Zeit festgesetzt.

Die Pensionsberechtigung beginnt mit 10 Jahren Teilnahmszeit am Pensionsinstitut. Wird ein Mitglied ohne seine Schuld und nicht auf sein Ansuchen von der Gesellschaft entlassen, so werden ihm die eingezahlten Beträge zurückerstattet. Wird jedoch ein Mitglied infolge eines Verbrechens oder eines entehrenden Vergehens oder aus Gründen, welche nach § 64 des Allgem. Handelsgesetzbuches die Entlassung ohne vorherige Kündigung rechtfertigen, seines Dienstes enthoben, so hat es kein Anrecht auf Pension und nicht einmal auf Rückzahlung seiner Beiträge, wenn es noch nicht drei Jahre dem Institute angehört hat.

Verläßt ein Mitglied vor dreijähriger Teilnahmszeit den Dienst, so werden ihm 50 % der Beiträge zurückerstattet.

Digitized by Google

Jedes Mitglied, das länger als drei Jahre dem Institut angehört hat, aber noch nicht pensionsberechtigt ist, erhält bei seinem Austritte aus dem Dienst oder seiner Entlassung seine ganzen Beiträge zurückerstattet.

Jedem pensionsberechtigten Mitgliede steht es frei, unter Nachweis der Dienstuntauglichkeit in Pension zu gehen.

Die Pension beträgt nach 10jähriger Dienstzeit 40 % des letzten Gehaltes, und für jedes weitere Jahr bei Beamten und Agenten 2 %, bei Kapitänen 2 1/2 % desselben Betrages, darf jedoch in keinem Falle den letzten Gehalt oder den Betrag von 8000 Kronen übersteigen.

Die Witwenpension beträgt 1/3 des letzten Gehaltes des verstorbenen Mannes, muß jedoch mindestens 240 Kronen betragen und darf das Ausmaß von 2666 2/3 Kronen nicht übersteigen.

Diejenigen Witwen, welche noch nicht pensionsberechtigt sind, erhalten eine Abfindung in der Höhe des dreifachen Monatsgehalts bezw. der dreifachen Monatspension des verstorbenen Gatten.

Waisen erhalten Erziehungsbeiträge bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres, und zwar

1. wenn die pensionsberechtigte Mutter am Leben ist, bei einem Kinde 10 %, bei zwei Kindern 20 %, bei drei und mehr 25 % der Pension, welche dem verstorbenen Vater gebührt hätte;

2. wenn keine pensionsberechtigte Mutter am Leben ist: für ein Kind 20 %, für zwei Kinder 40 %, für drei und mehr 50 % der väterlichen Pension;

3. stirbt die pensionsberechtigte Mutter, so erhöhen sich die Erziehungsbeiträge nach Maßgabe von Punkt 2.

Das Pensionsinstitut wird von einer zwölfgliedrigen Kommission verwaltet, die sich in folgender Weise zusammensetzt:

zwei Mitglieder des Verwaltungsrates, wovon einer der Präsident, der zweite der Vizepräsident der Kommission ist;

der Generalsekretär, der Gerent und II. Vizepräsident ist;

der Schiffahrtsdirektor, der Vorstand der Rechnungsabteilung und der Kassierer der Gesellschaft;

sechs pensionsberechtigte Mitglieder, welche von den aktiven Teilhabern gewählt werden.

Das Pensionsinstitut des Österreichischen Lloyd hatte Anfang 1902 ein Vermögen von 9 892 446,34 Kronen, und die Zahl seiner Mitglieder betrug 1142 Personen.

Digitized by Google

An Pensionen wurden im Jahre 1901 ausgezahlt:

für Mitglieder	502 211,74	Kronen
deren Witwen	159 132,34	„
Erziehungsbeiträge	7 619,52	„
Abfindungen	18 546,69	„
Sterbequartale	924	„

Ist so einerseits für die Offiziere und Beamten unserer größten Schiffahrtsgesellschaft hinreichend gesorgt, so besteht anderseits kein Fonds, der dem Unterpersonale derselben zugute käme, und die gnadenweisen einmaligen Unterstützungen, welche der Lloyd besonders langjährigen dienstuntauglich gewordenen Matrosen und Feuerleuten gewährt, reichen nicht hin, um denselben im Vereine mit dem Marine-Unterstützungsfonds wirksam beispringen zu können.

Ein großer Teil der Offiziere unserer Handelsmarine ist bei Versicherungsgesellschaften assekuriert.

Die sittlichen Zustände unter unseren Seeleuten sind im allgemeinen sehr günstige. Die Leute sind sparsam und genügsam. Besonders die Verheirateten, welche beiläufig 50 % des ganzen Mannschaftsstandes unserer Handelsmarine ausmachen, zeichnen sich durch ihre Sparsamkeit aus, und es ist Sitte, daß die Ersparnisse an Heuer durch die Reeder den Familien der Seeleute angewiesen werden. Dasselbe Vorgehen wird auch bei Rücklässen von Heuern angewendet.

Völlerei existiert nicht, und die Trunksucht ist gering. Man darf eben bei den Seeleuten nicht denselben Maßstab anwenden wie bei den an Land beschäftigten Arbeitern, welche tagtäglich Gelegenheit haben, sich den Genuß geistiger Getränke zu verschaffen. Der Seemann, der durch eine lange Reise gänzlich des Genusses von Alkohol entwöhnt ist, wird ihm eben dann im Hafen leichter zum Opfer fallen. Das Hauptgetränk bildet, der südlichen Lage unserer Küste entsprechend, der Wein; Bier und Branntwein spielen eine verschwindend kleine Rolle. Soll man einen Unterschied machen zwischen den einzelnen Kategorien der Mannschaft, so läßt sich feststellen, daß die Feuerleute im allgemeinen mehr trinken als die Matrosen.

Eine ganz natürliche Erscheinung ist es, daß unsere Seeleute eher im Auslande über Maß trinken als in der Heimat, denn hier sucht ein jeder, wenn es seine freie Zeit nur irgend erlaubt, lieber seine Angehörigen auf, als daß er sich in Schenken herumtreibt. Auch geschlechtliche Ausschweifungen sind dem nüchternen Volkscharakter entsprechend verhältnismäßig selten, was natürlich nicht sagen will, daß besonders

Digitized by Google

der ledige Matrose nicht auch, wenn sich die ohnedies sehr seltene Gelegenheit ergibt, seine Bedürfnisse in dieser Hinsicht befriedigt.

Ausnahmen abgerechnet, ist kein Leichtsinn in Geldverwendung an Land wahrnehmbar.

Weder eine Seemannsmission, noch ein Seemannsverband als solcher besteht in Österreich. Die bestehenden Verbände sind sämtlich Vereinigungen bestimmter Klassen der Seeleute, welche sich hauptsächlich die Wahrung der Sonderinteressen derselben zum Ziele gesetzt haben. Auf diese Vereinigungen werde ich übrigens später noch Gelegenheit haben zurückzukommen.

Für Lektüre, Geselligkeit, Unterhaltungen u. s. w. ist in keiner Weise gesorgt. Die Mannschaften vertreiben sich ihre freie Zeit mit Singen, Morra, Tombola und Kartenspiel.

Der Verkehr ist im allgemeinen kordial und gemütlich. Besonders auf den Seglern, wo der alte patriarchalische Zustand sich erhalten hat und oft nur der Vater mit seinen Söhnen oder Brüder fahren, ist der Umgangston auch von seiten der Vorgesetzten kaum anders als kameradschaftlich zu nennen. Auf den Dampfern tritt natürlich der Unterschied zwischen Offizieren und Mannschaft viel schärfer hervor, und jeder Offizier muß, besonders bei der sich jetzt auch schon bei den Seeleuten stärker bemerkbar machenden sozialistischen Strömung, darauf bedacht sein, seine Autorität zu wahren. Trotzdem ist auch auf den Dampfern der Ton von seiten der Vorgesetzten nicht strenge.

Haben sich so auf den Seglern die alten Verhältnisse erhalten, so ist anderseits auf den Dampfern ein Klassengeist im Entstehen begriffen, der sich in einer Organisation zur Wahrung der Sonderinteressen der einzelnen Gruppen der Seeleute äußert.

Die Heizer haben im Jahre 1902 eine Gesellschaft mit eigenem Statut gegründet, deren Zwecke folgende sind:

a) Geldunterstützungen und ärztliche Hilfe in Krankheitsfällen;

b) Unterstützungen an unbeschäftigte Mitglieder;

c) Stellenvermittlung für Mitglieder;

d) die Vertretung und Wahrung der moralischen und materiellen Interessen und der Schutz ihrer Rechte in Fragen, welche ihre Arbeit betreffen;

e) die Ernennung von Delegierten zu eventuellen Konferenzen;

f) Einrichtung von Kursen, Abhaltung von Konferenzen, Vorträgen und Diskussionen mit Ausschluß solcher über Politik und Religion;

g) Einrichtung einer Bibliothek und eines Lesezirkels für die Mitglieder;

h) Veranstaltungen von Festen und Zusammenkünften der Genossen.

Digitized by Google

Der Mitgliedsbeitrag ist mit 3 Kronen für Heizer und 1,50 Kronen für Maschinenjungen festgesetzt. Außerdem wird eine Eintrittsgebühr von 4 Kronen eingehoben.

Die Gesellschaft hat gegenwärtig ca. 400 Mitglieder.

Auch unter den Matrosen hat sich fast gleichzeitig wie unter den Heizern eine Genossenschaft gebildet, welche auch, mit Ausnahme der gegenseitigen Unterstützung, dieselben Zwecke wie obige verfolgt.

Der Monatsbeitrag beträgt 1 Krone, die Eintrittsgebühr ebenfalls 1 Krone.

Die Gesellschaft hat jedoch bisher nur 100 Mitglieder.

Eine Verbindung der Offiziere der Handelsmarine ist im Entstehen begriffen, und zwar soll sich dieselbe auf die österreichische und ungarische Marine beziehen. Es hat sich ein Gründungskomitee gebildet, welches in der hiesigen nautischen Zeitschrift „La Rivista" mehrere Aufrufe zum Beitritt veröffentlicht hat. Bisher sind 119 Lloydoffiziere, 147 sonstige österreichische und 35 ungarische Offiziere, sowie 16 Offiziersaspiranten angemeldet.

Sowohl die Offiziere als die Maschinisten des Lloyd haben ihre eigene Vereinigung, von denen die erstere nur gesellschaftlichen, die letztere jedoch auch sachlichen Zwecken dient.

Außerdem besteht noch eine Vereinigung unter den Stewards des Lloyd.

Das Klassenbewußtsein gegenüber dem Unternehmertum ist besonders seit dem Triester Streik im Februar 1902 in stetem Wachsen begriffen, und es sind die oben besprochenen Vereinigungen des niedereren seemännischen Personals aus diesem Gedanken heraus entstanden und kehren ihre Spitze eben hauptsächlich gegen die Reeder.

Der Kontrast hat sich jedoch noch nicht so weit entwickelt, daß sich die Offiziere und Maschinisten in dieser Stellungnahme gegen die Unternehmer mit dem Unterpersonale verbündet hätten. Bei unseren Verhältnissen wäre diese Eventualität auch nur beim Lloyd denkbar, wo der Offizier einfacher Angestellter der Gesellschaft ist; während in der freien Schiffahrt die Offiziere sehr oft selbst am Reedereikapital interessiert sind oder zum Reeder in verwandtschaftlichen Beziehungen stehen, was natürlich zur Folge hat, daß dieselben in ihrer Zwischenstellung zwischen Reeder und Mannschaft sich auf Seite der ersteren halten werden.

Das häusliche Leben der Seeleute ist musterhaft. Die Leute hängen mit Liebe an ihrer Familie. Sollte man einen Unterschied machen, so ist diese Anhänglichkeit bei den Matrosen noch mehr ausgebreitet als bei den Feuerleuten, was wohl darin seinen Grund hat, daß die letzteren infolge ihres größeren Verdienstes etwas leichtlebiger sind; vielleicht ist

Digitized by Google

der Grund auch in dem Einfluß der großen Stadt — die Matrosenfrauen leben zum größten Teil auf dem Lande — zu suchen.

Es ist allgemein, daß die Frauen unserer Seeleute neben der Hauswirtschaft noch einem Erwerb nachgehen, und nur die Tatsache, ob sie auf dem Lande oder in der Stadt leben, bestimmt die Art des Nebenerwerbes.

Ein kleines Häuschen mit etwas Grund, das der Seemann entweder allein oder meistens mit Verwandten gemeinsam besitzt, bietet der Frau Feldarbeit, und in dem bei keinem dieser kleinen Anwesen fehlenden Boote üben die Zurückgebliebenen den Fischfang aus. Die Kinder wachsen heran und lernen schon in jungen Jahren bei Landwirtschaft und Fischfang Hand anzulegen.

Ganz anders gestaltet sich dagegen das Leben der in der Stadt wohnenden Familien. Während auf dem Lande die Frauen ihren Unterhalt in Naturalwirtschaft erwerben, müssen die anderen, denen dies nicht möglich ist, auf erhöhten Gelderwerb ausgehen. So finden wir in Triest und den übrigen Städten unserer Küste die Matrosenfrauen meist als Wäscherinnen oder Näherinnen. Die Töchter verdienen sich bereits in frühen Jahren ein kleines Taschengeld als Schneidermädchen (sartorelle). Wenn der Junge nicht gleich den Beruf seines Vaters ergreift und als mozzo eingeschifft wird, so tritt er doch, kaum der Schulpflicht entwachsen, als Werftarbeiter oder Professionist in Dienst und enthebt so, wenn er schon nicht in der Lage ist, seine Mutter zu unterstützen, dieselbe doch um die Sorge für seinen Unterhalt.

Wenn die Wohnungsverhältnisse am Lande im allgemeinen schon deshalb, weil die meisten, wenn auch nicht allein, auf eigenem Grund und Boden sitzen, sehr günstig sind, so sind sie in den Städten um so schlechter. Ein Zimmer mit Küche oder zwei Zimmer bilden in Triest die Wohnungen, in welche dann die oft 6—8 Köpfe zählende Familie zusammengepfercht ist. Für diese mangelhaften Unterkünfte zahlen die Leute durchschnittlich 240 Kronen jährlich.

Für die Wohnungsmieten der Offiziere läßt sich ein Mittel nicht feststellen, da bei den höheren Mieten ja Familien- und Vermögensverhältnisse eine viel zu große Rolle spielen. Ich habe nur in Erfahrung bringen können, daß Maschinisten in Triest ca. $^1/_5$ ihres Einkommens für die Wohnungsmiete aufwenden.

Im großen und ganzen sind die Lebensbedingungen der Seeleutefamilien nicht ungünstige zu nennen, und es ist gewöhnlich den Betreffenden selbst zuzuschreiben, wenn es ihnen nicht gelingt, geregelte Verhältnisse in ihrem Hausstande herbeizuführen oder zu erhalten.

Digitized by Google

VIII.

Die persönlichen Verhältnisse der Seeleute in der österreichischen Handelsmarine.

Von

Dr. Theodor Langer, Triest.

Digitized by Google

Das Hauptkontingent für die in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter stellt naturgemäß die Küstenbevölkerung; Binnen- oder Ausländer sind zwar in der österreichischen Handelsmarine auch vertreten, jedoch ist ihre Anzahl eine unbedeutende. Der Grund dieser Erscheinung ist einerseits in der Verkehrssprache, anderseits in der Lage des Arbeitsmarktes zu suchen. Die Verkehrssprache ist italienisch und serbo-kroatisch. Wenn auch der Zug der Zeit dahin geht, die sprachlichen Verschiedenheiten immer mehr auszugleichen, und gerade in Seemannskreisen größere Sprachkenntnisse angetroffen werden als unter den Binnenländern, so ist doch der Beruf des Seemanns ein derart qualifizierter, daß er die vollkommene Beherrschung der Umgangssprache voraussetzt. Im Momente der Gefahr, der fast instinktiven Entscheidung und raschen Befehlserteilung darf dieselbe nicht durch unklare oder unverständliche Ausdrucksweise verzögert, ja vereitelt werden. Der Kommandant eines Schiffes wird daher darauf achten, eine möglichst gleichsprachliche Mannschaft an Bord zu haben, und diese findet er eben nur an der Küste und auf den Inseln.

Die zweite Ursache liegt im Stand des Arbeitsmarktes. Das Verhältnis zwischen Arbeitsangebot und Nachfrage ist im allgemeinen ein derartiges, daß das Angebot bedeutend die Nachfrage übersteigt. Davon sind nur jene Küstenstriche ausgenommen, wo die Bewohner sich mit Erfolg dem Fischfang widmen und daher nicht gezwungen sind, sich anderen Berufen zuzuwenden. Die Nachfrage ist deshalb ziemlich gering, weil sich im allgemeinen eine große Stabilität der Bemannung auf österreichischen Schiffen bemerkbar macht, und der Kommandant bestrebt ist, sich das tüchtige Mannschaftsmaterial zu erhalten, nur die minder tauglichen Elemente auszuscheiden pflegt. Das verhältnismäßig große Angebot erklärt sich aus dem Mangel industrieller Unternehmungen an der istrianer und dalmatinischen Küste und der ungünstigen Lage der Landwirtschaft. Dadurch wird eben der arbeitstaugliche Teil der Bevölkerung, welcher im Lande seinen Unterhaltsbedarf nicht decken kann, zum maritimen Berufe hingedrängt.

Digitized by Google

Während das Gesagte in erster Linie von der eigentlichen seemännischen Besatzung gilt, so liegt die Frage anders bei dem Maschinenpersonal, den Heizern und Köchen der österreichischen Handelsmarine. Das Maschinenpersonal (Maschinisten) des Österreichischen Lloyd — unserer größten Schiffahrtsunternehmung — rekrutiert sich zur Hälfte nur aus den Küstenländern, die andere Hälfte stellt das Binnenland bei.

Ein großer Teil der Maschinisten — fast zwei Drittel — haben in der Kriegsmarine gedient, sind äußerst verwendbar und daher gesucht. Die gründliche fachmännische Ausbildung, die sie während ihrer Dienstzeit genossen haben, sichert ihnen das Übergewicht über die einheimische Küstenbevölkerung, welche in Triest sich in Abendkursen erst diese Bildung aneignen muß.

In der freien Schiffahrt jedoch begegnen wir vielen englischen Maschinisten.

Die Heizer der österreichischen Handelsmarine hingegen sind wieder fast ausschließlich Küstenländer oder Dalmatiner und haben ebenfalls größtenteils in unserer Kriegsmarine gedient. Die Anstellung farbiger Heizer und Kulis findet nicht mehr statt; die wenigen Fälle erklären sich durch vorübergehenden Bedarf.

Stewards und Köche gehen auch großenteils aus der einheimischen Küstenbevölkerung hervor; auf den Cargobooten wird gewöhnlich irgend ein Matrose dazu verwendet.

Die Frage, wie lange die einzelnen Kategorien in der Handelsmarine ausharren, exakt zu beantworten, bietet einige Schwierigkeiten.

Im allgemeinen läßt sich sagen, daß die Seeleute so lange ihrem Berufe treu bleiben, als es ihre Gesundheit duldet. In vorgerückterem Alter finden sie Verwendung auf Schiffen der großen Küstenfahrt oder kleinen Fahrt, um dann schließlich in die Heimat zurückzukehren und sich dem Ackerbau, Weinbau oder der Fischerei zu widmen. Die anderen in der Marine beschäftigten Personen, als Maschinisten, Heizer, Köche usw., zeigen eine größere Beweglichkeit als das eigentlich seemännische Personal. Bietet sich ihnen eine bessere Anstellung im In- oder Auslande, so ergreifen sie dieselbe; ihr Beruf ist eben weniger an den Dienst zur See gebunden als der des Seemanns, das Gebiet, in welchem sie Verwendung finden können, ein größeres.

Der früher normale Entwicklungsgang vom Matrosen zum Steuermann und Kapitän findet in der österreichischen Handelsmarine nicht mehr statt. Österreich befindet sich derzeit in dieser Hinsicht in einem Übergangsstadium. Während früher Autodidakten ohne Unterschied zur theoretischen

Digitized by Google

Prüfung zugelassen wurden, wenn sie die gesetzmäßige Zeit ihrer Einschiffung nachweisen konnten (4 Jahre zur Leutnants-, 2 Jahre zur Kapitänsprüfung, und zwar ein Drittel dieser Zeit auf Seglern), so wurde diese Bestimmung durch die Verordnung vom 1. März 1902 R.G.Bl. Nr. 45 in ihrer Gesamtheit aufgehoben. Laut dieser ist jetzt ohne Ausnahme die Absolvierung einer der nautischen Schulen in Triest, Lussin, Ragusa, Cattaro, Fiume oder Buccari für alle vorgeschrieben, die Leutnants in der österreichischen Handelsmarine werden wollen. Nur in der kleinen Fahrt und großen Küstenfahrt auf Seglern kann es noch ein Matrose nach Ablegung der theoretischen Prüfung zum Schiffer kleiner beziehungsweise großer Küstenfahrt bringen. Die Verordnung tritt mit 1. September 1904 in Gesetzeskraft, doch ist bisher noch ungewiß, ob dieselbe nicht durch andere Bestimmungen ergänzt werden wird, welche es, wie früher, auch den Autodidakten ermöglichen, in dem Berufe, dem sie jahrelang sich gewidmet hatten, bessere oder leitende Stellungen einzunehmen. Die Absolvierung der nautischen Schulen setzt ein gewisses Alter voraus, verlangt von vornherein die Kenntnis der Unterrichtssprache, wodurch der Zufluß aus dem Binnenlande erschwert wird, und bietet schließlich keine Gewähr, daß ein genügend großes Kontingent an Offizieren tatsächlich aus ihr hervorgeht. Es ist gewagt, fünf Jahre sich für einen Beruf vorzubereiten, den man gar nicht kennt, oder zu dem dann später die physischen Qualifikationen fehlen. In der Tat suchen auch 40 % der Absolventen der nautischen Schule später sich auf andere Weise ihr Brot zu verdienen als auf der See, teils aus Mangel an Liebe zum Seemannsberufe, teils infolge der Unmöglichkeit, die großen Strapazen des Seemannsberufes zu tragen. Alle diese Bedenken rücken die Frage näher, wieder dem tüchtigen Elemente der maritimen Kreise nach vollkommener theoretischer Überprüfung die Möglichkeit zu schaffen, den Grad eines Leutnants auf Schiffen der österreichischen Handelsmarine zu erreichen.

Das Kontingent, welches ehemalige Offiziere unserer Kriegsmarine für die österreichische Handelsmarine stellen, ist ein verschwindend kleines. Wir begegnen ihnen an leitender Stelle von Schiffahrtsunternehmungen, doch im praktischen Dienst auf See äußerst selten. Ihre Qualifikation ist auf das Avancement in der Handelsmarine ohne Einfluß. Der Österreichische Lloyd ist statutenmäßig zwar verpflichtet, bei der Aufnahme von Beamten oder Kapitänen österreichische Marineoffiziere der Reserve in Berücksichtigung zu ziehen, doch späterhin rangieren dieselben gleich wie alle anderen in dem Beamtenstatus der Gesellschaft. Insofern genießen Offiziere der Kriegsmarine eine Begünstigung, als sie unter Um-

Digitized by Google

ständen bei Erlangung des Kapitänsdekrets der Handelsmarine von der theoretischen Prüfung befreit sind. Das Gesagte gilt jedoch nur von Marineoffizieren der Reserve, welche sich sämtlich einmal in aktiver Dienstleistung befanden, also Berufsoffiziere waren, da in Österreich die Ableistung des Einjährig-Freiwilligen Jahres bei der Kriegsmarine nur die Erlangung des Grades eines Reservekadetten II. Klasse mit sich bringt und ein weiteres Avancement in der Kriegsmarine ausgeschlossen ist, im Gegensatz zu den Bestimmungen anderer Staaten.

Bezüglich der Desertionen in der österreichischen Handelsmarine läßt sich feststellen, daß solche verhältnismäßig keine allzu große Zahl erreichen. Sehr gering sind dieselben auf dem Österreichischen Lloyd, häufiger auf jenen Schiffahrtsgesellschaften, deren Linien nach Amerika fahren. Die besseren Lohnverhältnisse daselbst und in England, Versprechungen seitens Agenten oder Sensalen in auswärtigen Häfen, Unzufriedenheit an Bord, Lust zur Auswanderung überhaupt, Einfluß bereits ausgewanderter Landsleute u. dergl. sind auch bei uns die hauptsächlichsten Ursachen der Desertionsfälle. Hierdurch wird naturgemäß die Arbeitslast der an Bord Zurückbleibenden vermehrt, doch kann dies nur vorübergehend der Fall sein. Denn einerseits ist die Minimalanzahl der Mannschaft vorgeschrieben, und anderseits wird der Schiffsführer selbst trachten, die fehlende Mannschaft zu ergänzen, da er sonst auf die Dauer die Navigation gefährden würde, was weder in seinem noch im Interesse seiner Gesellschaft gelegen ist. Er ist daher auch oft gezwungen, in fremden Häfen sogenannte Übergeher dauernd oder wenigstens für eine Reise anzuheuern. Kulis und andere farbige Heizer werden, wie bereits hervorgehoben, nur in äußerst seltenen Fällen in Verwendung genommen. Gründe hierfür sind in erster Linie die Rücksichtnahme auf die einheimischen Arbeitskräfte und zweitens die relativ sehr geringe Leistungsfähigkeit der Kulis. Man nimmt sie daher nur in Ausnahmefällen, wenn es unmöglich ist, sie durch andere Leute zu ersetzen.

Bei dem einheimischen unteren Maschinenpersonal hat sich insofern eine Art von Beruf ausgebildet, als die gleiche Arbeitsleistung ein gewisses Zusammengehörigkeitsgefühl, Kastengeist gezeitigt hat und außerdem bei der Anmusterung auf vorhergehende fachmännische Ausbildung gesehen wird. Fehlt dieselbe, so erfolgt die Anheuerung als Maschinenjunge, der im Laufe der Zeit Maschinenschmierer und dann erst Heizer werden kann. Verschieden von diesen „ungelernten" Arbeitern sind die qualifizierten Heizer oder Kesselwärter, welche sich einer einschlägigen Prüfung zu unterziehen haben, und von denen je eine von der Kesselanlage

Digitized by Google

des Dampfers abhängige Anzahl angemustert werden muß. Bei dieser Klasse liegen natürlich alle Kriterien eines „Berufes" vor.

Was die Frage der Selbstmorde in unserer Handelsmarine betrifft, so ist es erwiesen, daß dieselben äußerst selten vorkommen. Die Ursachen sind fast nie im Dienste zu suchen, sondern fast ausschließlich in den privaten Verhältnissen der einzelnen gelegen. Dies gilt auch von den Heizern und Trimmern. Mit Ausnahme ihres strengen Dienstes leben sie unter den gleichen Bedingungen auf den österreichischen Schiffen wie die übrigen Arbeiter, weshalb auch unter ihnen keine Steigerung der Anzahl der Selbstmorde, die ihren Grund in den dienstlichen Verhältnissen hätten, zu verzeichnen ist.

Die Frage der Abhängigkeit von Heuer- und Schlafbasen, in welche desertierte Seeleute gewöhnlich zu geraten pflegen, läßt sich von zwei Gesichtspunkten aus beleuchten. In der Heimat, an der österreichischen Küste, existieren derartige Unternehmungen überhaupt nicht. Es ist daher auch ausgeschlossen, daß desertierte österreichische Seeleute bei uns in Abhängigkeit von Heuer- oder Schlafbasen geraten. Anders aber liegen die Verhältnisse in ausländischen Häfen. Hauptsächlich in Nord- und Südamerika, England und Frankreich, wo derartige Institute in den Hafenorten eine schwungvolle Tätigkeit entwickeln, begegnen wir den Fällen, in welchen österreichische Seeleute durch lockende Versprechungen seitens Heuerbasen und deren „Geschäftsfreunden" zur Desertion verleitet werden und binnen kurzer Zeit vollständig durch die allseits bekannten Mittel, als Vorschußgabe auf die Heuer, Anweisung von Schlafstellen usw. in den Händen dieser Leute sich befinden. Wie beklagenswert auch die Lage solcher Seeleute sein mag, so gibt dies doch nur in besonders rücksichtswürdigen Fällen Veranlassung, mildere Strafbestimmungen in Anwendung zu bringen als die für die Desertion im allgemeinen geltenden, d. i. Verlust des ganzen Lohnrestes sowie einer den Umständen der Desertion angemessenen Arreststrafe im Maximum von 14 Tagen.

Digitized by Google

IX.

Maschinelle Einrichtungen der Segelschiffe, Überstauung, Tiefladelinie, die Schulschiffrage, gelernte und ungelernte Arbeit, die Bemannungsstärke, die Frage der Ölfeuerung für Schiffe.

Von

Dr. Paul Schreckenthal, Wien.

Digitized by Google

Die maschinellen Vorrichtungen, welche an Bord der größeren Segler („Orpheus", „Deveron") vorhanden sind, bestehen in Gang- und Bratspillen zum Ankerlichten, Hissen der Hauptsegel, sowie den entsprechenden Ladevorrichtungen. Dieselben werden durch Dampfkraft betrieben, wozu ein im Raum installierter Hilfskessel den nötigen Dampf liefert.

In Betreff der Seeuntüchtigkeit oder Überlastung von Handelsschiffen gelten in Österreich die nur in allgemeinen Grundzügen gehaltenen, den seinerzeitigen Verhältnissen entsprechenden Bestimmungen des bereits früher erwähnten Editto politico di navigazione. Dieselben wurden jedoch durch spätere Verordnungen und Zirkulare der Seebehörde in Triest ergänzt.

Nach § 10 Art. II des Editto ist der Kapitän verpflichtet, sich vor jeder Reise von dem guten Zustande des Schiffes und der Ausrüstungsgegenstände zu überzeugen. Derselbe hat demnach das Schiff vor dem Antritte der Reise in seinen inneren und äußeren Teilen zu untersuchen und sich die Überzeugung zu verschaffen, daß der Schiffskörper nicht nur wasserdicht, mit Ballast ins Gleichgewicht gebracht und geeignet sei, die anzutretende Fahrt auszuhalten, sondern auch mit den nötigen Ankern, Takelage, Tauwerk, Segeln, allen Geräten und mit genügender Mannschaft ausgerüstet sei, sowie Vorsorge zu treffen, damit Personen und Ladung keiner Gefahr ausgesetzt werden.

Bezüglich der Ladung enthält § 34 Art. II des Editto politico die Bestimmung, daß kein Schiff eine die zulässige Tauchung überschreitende Ladung aufnehmen darf, und macht es allen Hafenämtern im Inlande und Konsularämtern im Auslande zur Pflicht, über die Einhaltung dieser Bestimmung zu wachen sowie dagegen handelnde Kapitäne zur Anzeige zu bringen.

Da jedoch in Österreich keine obligatorische Tiefladelinie besteht, so fällt es mitunter sehr schwer, dem Kapitän die Überladung zu beweisen.

Es kann jedoch beigefügt werden, daß bereits seit einiger Zeit Studien über die obligatorische Einführung der Tiefladelinie angestellt

Digitized by Google

worden, doch beanspruchen dieselben längere Zeit, da es sich bei Einführung einer der modernen Schiffbautechnik entsprechenden Ladelinie nicht um eine für alle Schiffe gleichlautende schematische Vorschrift handeln kann, sondern die Bauart jedes einzelnen Schiffes resp. Schiffstyps in Betracht gezogen werden muß.

Nachdem den Hafenämtern bei Schiffen, welche ausschließlich Waren befördern, mangels gesetzlicher Bestimmungen keine direkte Handhabe zur Hintanhaltung von Überladung oder schlechter Stauung gegeben ist, so beschränkt sich die Tätigkeit derselben nur darauf, den Kapitän auf die schlechte Stauung oder Überladung aufmerksam zu machen und zur Änderung der Ladung aufzufordern. Weigert sich der Kapitän, die Ladung der Aufforderung des Hafenamtes gemäß zu ändern, so werden zwei Sachverständige zur Abgabe ihres Gutachtens beigezogen.

Pflichten dieselben der Anschauung des Hafenamtes bei, während der Kapitän oder die Reeder auf der Weigerung, die Ladung nach Angabe der Kommission zu ändern, beharren, so wird mit dem Kapitän oder der sonstigen Person, welche sich weigert, ein Protokoll aufgenommen, in welchem derselbe alle Verantwortung auf sich zu nehmen erklärt.

Dieses Protokoll wird hierauf, falls es sich um ein inländisches Schiff handelt, der Seebehörde in Triest, bei ausländischen Schiffen dem Konsulate übermittelt.

Anders verhält es sich bei Schiffen, welche zum Transporte von Reisenden dienen, indem durch eine Verordnung des Handelsministeriums vom 1. September 1883 genaue Bestimmungen über Untersuchung und Ausrüstung des Schiffes erlassen wurden. Demnach hat jedes Schiff, welches Reisende befördert, vor der Abreise von der zuständigen Hafenbehörde untersucht zu werden, wobei vor allem auf die Seetüchtigkeit des Schiffes ein besonderes Augenmerk zu richten ist.

Nebenbei ist die Hafenbehörde verpflichtet, sich die Überzeugung zu verschaffen, daß alle zur sicheren Navigation und Unterbringung sowie Verpflegung der Personen notwendigen Gegenstände sich an Bord befinden.

Die Anzahl der Reisenden, welche ein Schiff befördern darf, wird durch Messung ermittelt und im Registerbriefe eingetragen.

Gleichzeitig sind in der erwähnten Verordnung auch eingehende Bestimmungen über Trinkwasser, Lebensmittel, Arzt, Ventilation, den jedem Passagier gebührenden Luftraum u. dergl. m.

Die Zahl der Boote ist ebenfalls für jedes Schiff nach den Größenverhältnissen festgesetzt. Schiffe über 700 Tonnen müssen außerdem ein Rettungsboot besitzen.

Digitized by Google

In jedem Boote sollen sich mindestens drei Schwimmgürtel befinden.

Ferner hat jeder Passagierdampfer vier Rettungsbojen mit sich zu führen, welche derart beschaffen sein müssen, daß sie ein massives Stück Eisen von 15 kg Gewicht wenigstens durch 24 Stunden tragen können.

Die Bootskrahne müssen stark genug sein, um die mit Personen gefüllten Boote ohne Anstand streichen zu können.

Diese Bestimmungen für Passagierschiffe finden jedoch auf Schiffe der kleinen Küstenfahrt bei Reisen von weniger als acht Stunden Dauer keine Anwendung.

Der Kapitän, welcher einer dieser Bestimmungen entgegenhandelt, kann zu einer Geldstrafe bis zu 200 Kronen verurteilt werden. Sollte der Kapitän nach ergangener Aufforderung einer der ihm nach der Verordnung obliegenden Verpflichtung nicht nachkommen, so ist die Hafenbehörde berechtigt, die Ausreise zu verhindern.

Erwähnt sei übrigens, daß binnen kurzem eine neue Verordnung über den Passagiertransport herausgegeben wird, welche den modernen Verhältnissen in weiterem Maße Rechnung trägt.

Gewiß öfter als auf den Schiffen der weiten Fahrt oder der großen Küstenfahrt werden in der kleinen Küstenfahrt, insbesondere auf den Seglern, Unglücksfälle durch Überladung herbeigeführt. Die Besitzer solcher Segelboote sind nämlich bestrebt, um ihr wenig nutzbringendes Geschäft rentabler zu gestalten, eine möglichst große Ladung aufzunehmen, und führen oft eine das zulässige Maß bedeutend überschreitende Deckladung, wobei sie nicht nur das Schiff und die Ladung, sondern auch das Leben der Besatzung aufs Spiel setzen.

Da solche Unglücksfälle sich öfters ereigneten und den Verlust von vielen Menschenleben nach sich zogen, sahen sich die Behörden veranlaßt, dagegen einzuschreiten.

Nach den gegenwärtigen Bestimmungen ist bis auf die unten erwähnte Ausnahme die Ladung auf Deck verboten, und wird jeder Kapitän, welcher eine solche Ladung ohne Erlaubnis an Bord nimmt, zur weiteren Ausübung der Schiffahrt für unfähig erklärt.

Eine Ausnahme wurde nur hinsichtlich jener Schiffe, welche ihre Schiffahrt ausschließlich im Adriatischen Meere betreiben, gemacht, wobei jedoch stets auf die Tragfähigkeit des Schiffes Rücksicht zu nehmen ist, und eine Ladung nur dann auf Deck gestaut werden darf, wenn dies im Frachtbrief vereinbart wird und die ganze Deckladung einem und demselben Verlader gehört.

Wenn auch über die Untersuchung des gesamten Schiffes vor der

Digitized by Google

Indienststellung sowie über die Bedingungen zu dessen fernerem Verbleiben im Dienste, mit Ausnahme der Passagierschiffe, keine speziellen Vorschriften bestehen, so sind die meisten Schiffe, falls sie versichert werden sollen oder Anspruch auf die staatliche Unterstützung erheben, genötigt, sich einer gründlichen Untersuchung durch das „Ufficio Veritas", ein dem englischen Lloyd nachgebildetes Klassifizierungsinstitut, zu unterziehen. Durch diese, wenn auch nicht obligatorische Untersuchung, welche nach bestimmten Zeiträumen wiederholt wird, macht sich der Mangel einer diesbezüglichen gesetzlichen Bestimmung weniger fühlbar.

Wohl aber sah sich der Staat gezwungen, in Anbetracht der großen Wichtigkeit, welche die Kessel für die Sicherheit des Schiffes und der auf demselben befindlichen Personen besitzen, dem gesicherten Betriebe der Kessel sein volles Augenmerk zuzuwenden.

Grundlegend ist hierfür das Gesetz vom 7. Juli 1871 R.G.Bl. Nr. 112, betreffend die Erprobung und periodische Untersuchung der Dampfkessel, welches durch einige Verordnungen näher ausgeführt wurde. Nach diesem Gesetze ist jeder Dampfkessel von mehr als 80 l Inhalt vor seiner Verwendung einer behördlichen Prüfung zu unterziehen, wobei als Richtschnur gilt, daß jene Dampfkessel, die nur bis zu zwei Atmosphären Druck benutzt werden, das Doppelte, bei höherem Druck das $1^1/_2$fache des zulässigen Druckes mehr einer Atmosphäre aushalten müssen.

Diese Erprobung hat nach dem Gesetze auch in jenen Fällen wiederholt zu werden, wenn wesentliche Veränderungen in der Konstruktion oder Ausbesserungen, die den 20. Teil der Kesseloberfläche übersteigen, vorgenommen werden.

Nach erfolgter Indienststellung ist jeder Kessel jährlich mindestens einmal zu untersuchen und von fünf zu fünf Jahren einer eingehenden Revision zu unterziehen.

Zum Schluß darf nicht unerwähnt bleiben, daß sämtliche Hafenämter und Seekonsulate die Verpflichtung haben, nach jedem Seeunfalle, welcher zu ihrer Kenntnis gelangt, sich die Überzeugung zu verschaffen, daß das Schiff allen Anforderungen der Navigation entsprochen habe und mit den nötigen Rettungsapparaten versehen war.

Die Schulschiffbewegung, welche in Deutschland so günstige Früchte gezeitigt und einen kräftigen Widerhall im deutschen Volke gefunden hat, ist in Österreich nicht unbeachtet geblieben, doch haben die verschiedenartigen Verhältnisse, welche in den beiden Staaten herrschen, zu der Erkenntnis geführt, daß ein Nachahmen der Institution der deutschen Schulschiffe für uns nicht am Platze wäre.

Digitized by Google

Wenn es sich auch für Deutschland in erster Linie darum handelt, die an Bord der Schulschiffe eingeschifften Jungen zu tüchtigen Matrosen und Unteroffizieren heranzubilden, während die Sorge um den Nachwuchs eines tüchtigen Offizierkorps erst in zweiter Stufe steht, so ist doch einem jeden solchen Jungen die Möglichkeit geboten, wenn er durch privaten Fleiß die nötigen Kenntnisse sich aneignet, Offizier und Kapitän zu werden; denn in Deutschland kann jeder, der die betreffenden Prüfungen ablegt, die Charge eines Offiziers oder Kapitäns erlangen.

Anders liegen die Verhältnisse in Österreich, wo durch die am 1. März 1902 kundgemachte Prüfungsvorschrift Autodidakten von der Erlangung der Leutnants- oder Kapitänscharge ausgeschlossen sind, dieselbe vielmehr den Absolventen der nautischen Schulen vorbehalten wurde.

Es besteht kein Zweifel, daß durch diese, wenn auch manchmal etwas harte Bestimmung zur Hebung der sozialen Stellung und des Ansehens unserer Schiffsoffiziere wesentlich beigetragen wird.

Die nautischen Schulen, vier an der Zahl, sind den allgemeinen Mittelschulen, was den Umfang des Lehrstoffes betrifft, vollkommen gleichwertig und können mit den in Deutschland bestehenden Steuermanns- oder Schifferkursen in keiner Weise verglichen werden. Der Unterricht in den Anstalten dauert drei Jahre, nach abgelegter Schlußprüfung erhalten die Absolventen auf ihr Ansuchen von seiten der Seebehörde in Triest das Brevet zum Kadetten. Um den Schülern auch während der Studienzeit Gelegenheit zu praktischen Übungen zu geben, welche für eine gedeihliche Ausbildung unerläßlich sind, werden dieselben während der Sommerferien auf Lloydschiffen, welche innerhalb des Mittelmeeres verkehren, eingeschifft und erhalten so die Gelegenheit, sich allmählich einige praktische Kenntnisse anzueignen, welche der Dienst an Bord verlangt. Außerdem wird den Schülern dieser Anstalten auch während des Unterrichtsjahres auf den Dampfern der Seeverwaltung die Möglichkeit geboten, sich im Manövrieren und in der Navigation eine hinreichende Übung zu verschaffen. Doch ist auf diesem Gebiete noch manches zu leisten.

Um nun zur Steuermannsprüfung zugelassen zu werden, bedarf der Kadett eines Dienstes in Seefahrt von 18 Monaten, wovon 6 Monate auf Segelschiffen zu verbringen sind. Für die Ablegung der Kapitänsprüfung ist ein weiterer Dienst in Seefahrt von 16 Monaten erforderlich, wovon ein Drittel auf Segelschiffen zurückzulegen ist.

Indem schon für den Kadetten die Erlangung einer Segeleinschiffung — trotzdem er sich in jeder Eigenschaft verheuern kann — bei der raschen Abnahme unserer Segelflotte mit Schwierigkeiten verbunden ist, sieht

Digitized by Google

sich der Steuermann, welcher den Grad eines Kapitäns anstrebt, oft in vollkommener Unmöglichkeit, eine Segeleinschiffung zu erlangen, da er nach der Vorschrift gezwungen ist, sich als Steuermann einzuschiffen, während die Zahl der auf unseren wenigen Seglern bediensteten Steuermänner eine verschwindend kleine ist. So kommt es, daß diese Leute oft monatelang ohne Verdienst auf eine frei werdende Stelle warten müssen, oder aber gezwungen sind, sich zwar nominell als Steuermann einzuschiffen, tatsächlich aber Unteroffiziers- oder gar Matrosendienste zu verrichten.

Solche Verhältnisse sind auf die Dauer unhaltbar und bedürfen dringend einer Abhilfe, wobei nicht übersehen werden darf, daß derlei Zustände manch jungen Mann vom Seedienste abschrecken. So sah man sich eben in Österreich vor die Notwendigkeit gestellt, für die Segeleinschiffung des Offiziersnachwuchses, wofern man überhaupt an der Segeleinschiffung festhalten zu müssen glaubt, Vorsorge zu treffen. Auf diese Weise entstand in Österreich der Ruf nach einem Schulschiff, welches jedoch nur den Zweck verfolgen soll, den Absolventen der nautischen Schulen die Ausbildung auf einem Segelschiffe — eine gewiß vortreffliche Schulung für den jungen Seemann — zu ermöglichen.

Sollte es bei uns tatsächlich zur Schaffung eines Schulschiffes kommen, um dem bisher bestehenden Mangel an Einschiffungen auf Seglern abzuhelfen, so müßte gleichzeitig auch die für den angehenden Kapitän geforderte Segeleinschiffung, welche in keinem anderen Staate besteht, fallengelassen werden[1]. Denn für den künftigen Kapitän ist die selbständige Wache, verbunden mit voller Verantwortung für Schiff und Ladung, die beste Schule, — eine Selbständigkeit, die auf einem Schulschiffe nicht erreicht werden kann.

Insoweit es sich um die Heranbildung von Matrosen und Unteroffizieren handelt, so verfügt Österreich in seiner istrianischen und dalmatinischen Küstenbevölkerung, welche sich mit Vorliebe dem Seedienste widmet, über einen ausgezeichneten Nachwuchs an Seeleuten, so daß sich in dieser Richtung ein Bedürfnis nach einem Schulschiffe nicht ergeben hat.

---

[1] In Deutschland hat nur der Vollmatrose, welcher die Steuermannsprüfung ablegen will, eine zwölfmonatliche Segeleinschiffung nachzuweisen. Ebenso in England. In Italien und Frankreich besteht das Erfordernis der Segeleinschiffung überhaupt nicht, während in Amerika, Norwegen und den Niederlanden eine Segeleinschiffung nur von den Seglerkapitänen gefordert wird. Für die Dampferkapitäne ist auch in diesen Staaten eine Einschiffung auf Seglern zur Erlangung einer Offizierscharge nicht notwendig.

Digitized by Google

Wenngleich die Ausbildung des Deckpersonals auf Segelschiffen die beste Schulung darstellt, so hat doch die Erfahrung der letzten Jahre zu der Überzeugung geführt, daß die Ausbildung des Deckpersonals der Dampfer auf Segelschiffen nicht unbedingt nötig erscheint.

Es kann weiters nicht geleugnet werden, daß die Arbeit der Matrosen auf Dampfern auch in vielen Fällen durch ungelernte Arbeit ersetzt werden kann; doch ist nicht schwer zu beobachten, daß hier die Gesetze von Angebot und Nachfrage, welche im ganzen wirtschaftlichen Leben eine so große Rolle spielen, bestimmend wirken.

Sobald nämlich die gelernte Arbeit durch eine größere Nachfrage teurer wird, so trachten die Reeder, einen Teil derselben durch ungelernte Arbeit zu ersetzen. Wird später das Angebot gelernter Arbeit größer, so muß die ungelernte Arbeit derselben das Feld räumen.

Wir finden jedoch ungelernte Arbeit nur in den untersten Stufen des Deck- und Maschinendienstes, während für die höheren Stufen durchwegs gelernte Arbeit erfordert wird. Selbst von den Heizern hat eine bestimmte Anzahl geprüft zu sein.

Hierbei kann erwähnt werden, daß gerade durch diese Prüfung unsere Heizer vor einer allzugroßen Konkurrenz von seiten ausländischer Heizer geschützt sind.

Die Stelle eines Maschinengehilfen ist in der österreichischen Marine nur zum Teil vorhanden. So hat der Österreichische Lloyd auf seinen Schiffen Maschinenassistenten eingeschifft, welche über eine hinreichende theoretische und praktische Vorbildung verfügen und die Maschinisten bei der Überwachung der Maschine und Kessel unterstützen. In der freien Schiffahrt hat sich diese Charge noch nicht eingelebt.

Soweit jedoch dieser Grad in unserer Marine vorhanden, tritt eine Annäherung dieses Dienstes an jenen der Feuerleute nicht ein.

Die in Ausarbeitung befindliche Prüfungsvorschrift für die Maschinisten wird jedoch auch dieser Charge die gesetzliche Basis verleihen.

Nach dem in Kraft bestehenden Gesetze — und als solches kommt hier einzig und allein das Editto politico in Betracht — gibt es an Bord unserer Schiffe nur Offiziere und Matrosen, während die Kategorie der Unteroffiziere, welche sich praktisch vollkommen eingebürgert hat, gesetzlich nicht zu Recht besteht. Der Entwurf der Seemannsordnung schafft hierin Abhilfe.

Der Dienst der Unteroffiziere ist von dem der Matrosen im allgemeinen streng verschieden; doch läßt sich nicht in Abrede stellen, daß speziell auf den kleinen Schiffen die Unterschiede sich ein wenig verwischen.

Digitized by Google

Wie schon früher erwähnt, ist vorläufig ein Mangel an tüchtigen Seeleuten nicht vorhanden, wenngleich dieselben weniger zahlreich geworden sind.

Das beste Mannschaftsmaterial stellen unsere braven Dalmatiner.

Über die Stärke der Bemannung an Bord österreichischer Schiffe besteht zwar keine generelle Bestimmung; doch wird die Minimalanzahl derselben durch das Schiffsregisteramt auf Grund von Erfahrungssätzen festgesetzt.

Für die Dampfer der freien Schiffahrt gilt hierbei im allgemeinen das Schema auf Tabelle 9, während die Lloydschiffe infolge des Passagierdienstes eine größere Bemannung besitzen.

Bei der Festsetzung der Zahl der Heizer gilt als Regel, daß einem Heizer die Bedienung dreier Feuer zufällt.

Aus der letzten Rubrik der oben erwähnten Tabelle ist ersichtlich, wie viele Registertonnen des Nettotonnengehaltes auf den Mann kommen. Wir gewahren hierbei mit der Zunahme des Tonnengehaltes eine bedeutende Steigerung des auf einen Mann entfallenden Tonnenraumes.

Aus der Tabelle 10 entnehmen wir die Stärke der Besatzung auf unseren Seglern und den auf den einzelnen Mann entfallenden Nettoraum.

Betreffs der Dampfer der kleinen Küstenfahrt gibt uns dieselbe Tabelle einige Daten.

Wir sehen auch hier ein verhältnismäßiges Abnehmen der Bemannung bei Vergrößerung des Raumgehalts.

Die große Bedeutung, welche die Ölfeuerung in einigen Staaten bereits erlangt hat, wurde auch in Österreich nicht verkannt, indem dieselbe eine nicht unbedeutende Umwälzung im Kesseldienste im Gefolge hat.

Vorläufig hängt die Lösung der Frage mehr vom ökonomischen Standpunkte ab, indem es sich darum handelt, ob der Kohlen- oder Naphthabetrieb sich billiger gestalte. Dort, wo nahe Erdölgruben den Bezug des Brennstoffes erleichtern und verbilligen, scheint man ohne Zweifel sich der flüssigen Feuerung zuzuwenden.

Auch der Österreichische Lloyd hat bereits im Jahre 1901 Versuche mit der Ölfeuerung angestellt. Da dieselben nach den bisherigen Ergebnissen noch kein abschließendes Urteil über die Brauchbarkeit und Ökonomie dieses Brennstoffes zulassen, so werden die Versuche bis auf weiteres fortgesetzt.

So viel steht jedoch fest, daß durch die Einführung der flüssigen Feuerung eine starke Reduzierung des für die Kessel erforderlichen Bedienungspersonals eintreten wird, während gleichzeitig der sonst zur Aufnahme der Kohlen nötige Raum für die Ladung verwendet werden kann, da der Doppelboden ein natürliches Reservoir für das Öl bildet.

Digitized by Google

Tabelle 9. Schema, nach welchem die Zahl der Bemannung auf den Dampfern (weite Fahrt und große Küstenfahrt) der freien Marine bestimmt wird.

Nettotonnengehalt des Schiffes	Anzahl der Deckmannschaft	Anzahl der Maschinenmannschaft	Gesamtbemannung	Nettoregistertonnen, welche auf einen Mann entfallen
40—50	4	6	10	4—5
50—100	4	6	10	5—10
100—150	4	6	10	10—15
150—200	6	5	11	14—18
200—300	6	6	12	17—25
300—400	8	5	13	22—31
400—700	8	5	13	31—54
700—900	8	5	13	54—69
900—1000	9	9	18	50—
1000—1200	9	9	18	—66
1200—1300	10	9	19	63—68
1300—1500	10	10	20	65—75
1500—1800	10	11	21	71—86
1800—2000	12	12	24	75—83
2000—2200	12	12	24	83—92
2200—2400	12	12	24	92—100
2400—2700	12	12	24	100—112
2700—2800	13	13	26	104—108
2800—3000	15	15	30	93—100

Tabelle 10. Durchschnittliche Bemannung der Segler der großen Küstenfahrt und der weiten Fahrt sowie der Dampfer der kleinen Küstenfahrt.

Segler der weiten Fahrt und der großen Küstenfahrt			Dampfer der kleinen Küstenfahrt		
Nettotonnengehalt	Stärke der Bemannung	Zahl der auf einen Mann entfallenden Tonnen	Nettotonnengehalt	Stärke der Bemannung	Zahl der auf einen Mann entfallenden Tonnen
40	4	10	20	5	4
60	5	12	40	6	7
90	5	18	60	7	9
180	6	30	90	8	11
260	7	38	120	10	12
360	8	45	150	10	15
460	9	51	260	15	17
570	10	57			
750	12	62			
1830	24	76			

Digitized by Google

X.

Die österreichische Seefischerei.

Von

Hofrat Anton Krisch, Triest.

Digitized by Google

Die vorliegende Schilderung der sozialpolitischen und wirtschaftlichen Verhältnisse, wie solche in der österreichischen Seefischerei heute bestehen, ist das Produkt einer Kollektivarbeit, an deren Zustandekommen sich Kenner der Dinge und Freunde der in der Seefischerei beschäftigten Arbeiter in der Absicht beteiligten, um den Sozialpolitiker nach erlangter Kenntnis der tatsächlichen Lage seiner Schutzbefohlenen dahin zu interessieren, die Schicksale dieser Industrie, deren hohe Wichtigkeit von den europäischen Seestaaten bis in ihre letzten Konsequenzen erkannt und gefördert wird, in jene Bahnen lenken zu helfen, welche zum Fortschritte führen.

Nur dieser Wunsch sind Ziel und Zweck gegenwärtiger Arbeit, deren wohlwollende Aufnahme von den Leitern jener Politik erhofft wird, welche die Pflege der wahren Volksinteressen und jene des gewerblichen Wohlstandes auf ihre Fahnen geschrieben haben.

Zum Schlusse noch ein Wort aufrichtigen Dankes an alle jene, welche mich in der entgegenkommendsten Weise unterstützt und an der Lösung der mir gestellten Aufgabe mitzuwirken die besondere Güte hatten, deren Namen zu erwähnen ich die Ehre habe, und zwar die Herren:

Botterini, Julian, k. k. Hafenadjunkt in Rovigno;
Capponi, Apollinaris, k. k. Hafendeputierter in Grado;
Czar, Alexander, k. k. Hafendeputierter in Comisa;
Dundora, Josef, k. k. Hafenadjunkt in Cherso;
Ivancich, Peter, k. k. Hilfsämter-Direktor in Triest;
Lorini, Peter, k. k. Fischereiinspektor in Triest;
Miroševič, Hermann, k. k. Hafenkapitän in Ragusa;
Nicolich, Paul Stephan, k. k. Hafenkapitän in Triest;
Niseteo, Markus, k. k. Hafen-Vizekapitän in Zara;
Schütz, Raffael, Direktor österr. Konservenfabriken in Triest;
Vidali, Johann, k. k. Rechnungs-Revident in Triest.

Triest, im Juli 1903.

Anton Krisch.

Digitized by Google

1. Geschichtliche Entwicklung und gegenwärtiger Stand des österreichischen Seefischereigebietes.

Die österreichische Seefischerei, in welcher ein Teil der an der Nord- und Ostküste des Adriatischen Meeres ansässigen Völkerfamilien teils italienischer, teils südslavischer Abstammung beschäftigt ist, zählt zu jenen Industrien, welche in die frühesten Zeiten der europäischen Wasserwirtschaft zurückreichen.

Noch aus der Römerzeit datieren Überlieferungen her, welche auf den damaligen Fischreichtum der Adria im allgemeinen und jenen der Mündungsgebiete dalmatinischer Flüsse im besondern hinweisen, und steht es außer Zweifel, daß bei einer ruhigeren und konstant fortschreitenden kulturellen Entwicklung der heutigen österreichischen Küstenländer auch der allda heimischen Seefischerei eine sorgfältigere Pflege zu teil geworden wäre.

Aber Jahrhunderte andauernde Kämpfe zwischen Liburniern, Römern, Griechen und Illyriern untereinander, sowie die späteren Kriege zwischen Venetianern, Slaven, Magyaren und Türken um den Besitz dieses Küstenstriches wollten schier kein Ende nehmen, vernichteten jeden Besitz zu Lande, machten alle noch so bescheidenen Unternehmungen zur See unsicher und unrentabel, verwilderten die Sitten, störten die bestandenen patriarchalischen Einrichtungen der ihrer Habe nur zu oft beraubten, besonders an der Küste angesiedelten Bewohner und machten hiermit jede auf die Erzielung eines materiellen Wohlstandes gerichtete Arbeit zur Unmöglichkeit. Schon im Jahre 1084 kamen Teile der istrianischen und dalmatinischen Küste in den Besitz der Venetianer, um im Laufe der Jahrhunderte von diesen verloren und wieder zurückgewonnen zu werden. Im 9. und 10. Jahrhundert stritten sich die Venetianer und der Patriarch von Aquileja um den Besitz von Istrien, infolgedessen die ersteren den Küstenstrich von Monfalcone, Grado, Capodistria, Umago, Parenzo, Rovigno, Pola, Albona und Fianona erwarben und diese Akquisition durch Begünstigung konstanter Einwanderung venetianischer Industrieller zu sichern suchten, wobei auf den Zuzug fischereikundiger Leute ein ganz besonderes Augenmerk gerichtet wurde.

Es war dies ein für die damaligen, gewerblich rudimentären Verhältnisse gewiß weiser und politisch wohlberechneter Gedanke, welcher, durch eine lange Reihe von Jahren verfolgt und materiell unterstützt, viel dazu beitrug, italienische Kultur auf geistigem und industriellem Gebiete an die adriatische, damals durchaus slavische Ostküste allmählich zu verpflanzen.

Digitized by Google

Die Folge davon war, daß sich bereits im 17. Jahrhundert an der istrianischen Küste, und zwar in Rovigno, Fischereigenossenschaften für den Sardellenfang mit einem Bestande von 140 Fahrzeugen (Brazzere) gebildet hatten, welche aus diesem Fange allein ein Jahreserträgnis von 40 000 bis 50 000 Dukaten zu erzielen verstanden.

Die Friedensschlüsse von Karlowitz (1699) und Passarowitz (1718) brachten die Republik Venedig auch in den definitiven Besitz von Dalmatien, infolgedessen das Fischereigewerbe auch hier ungestört betrieben und zum Wohle der bis dahin hartgeprüften Küstenbevölkerung gedeihlicher sich entwickeln konnte.

Leider wurde die darauffolgende längere Friedenszeit nicht zu Gunsten der in der Fischerei beschäftigten Bewohner obiger Länder ausgenützt, indem die Venetianer, anstatt die Segnungen ihrer schwer erkauften Siege zum Wohle der erworbenen Provinzen auszunützen, sich darauf verlegten, alle Naturprodukte und Erzeugnisse Istriens und Dalmatiens, von welchen die Produkte der Seefischerei keine Ausnahme machten, mit hohen Steuern und Zöllen zu belegen. Die natürliche Folge dieser Politik ließ auch nicht lange auf sich warten, indem die Produkte, anstatt, wie gewünscht, nach Venedig gebracht zu werden, im Schleichhandel nach anderen Ländern, insbesondere nach den Fischmärkten der damaligen Kirchenstaaten, ausgeführt wurden und damit die fischereitreibende Bevölkerung sowie die einheimischen Zollbeamten demoralisierten und unzufrieden machten.

Zu alledem gesellte sich noch das Übergreifen der gewerblichen, immer stärker anwachsenden venetianischen Konkurrenz in den istrianischen Küstengewässern, was besonders die Rovigneser Fischer zu offenen Gewalttätigkeiten gegen die Eindringlinge veranlaßte und dem Venediger Magistrato della Giustizia die Handhabe bot, das Dekret vom 13. Februar 1738 zu erlassen, welches den Fischern aus Chioggia den Fischfang im ganzen nördlichen Teile der Adria gestattete.

Die Folgen dieser Vergünstigung blieben auch nicht aus, indem sich zwischen Istrianern und Chioggioten ein nicht endenwollender Interessenkampf entspann, der den Senat von Venedig endlich zwang, die den Chioggioten im Jahre 1738 eingeräumten Fischereirechte mit dem Dekrete vom 12. September 1740 einzuschränken, was wieder die Notwendigkeit mit sich brachte, in den Jahren 1757, 1761 und 1776 in Fischereisachen anderweitige Verfügungen zu treffen, ohne die streitenden Parteien hiermit zufriedenzustellen.

Als der Friede von Campoformio (1797) den Fall der Republik

Digitized by Google

Venedig besiegelte und Österreich durch diesen vorübergehend nicht nur in den Besitz der venetianischen, sondern auch in jenen der istrianischen und dalmatinischen Seeküste kam, traten infolge der später über Europa hereingebrochenen, von Napoleon I. geleiteten Kriegsereignisse, an welchen sich Österreich durch 18 Jahre ungebeugten Sinnes in hervorragender Weise beteiligt hatte, und die in dieser Epoche stattgehabten Friedensabschlüsse von Innsbruck (1805) und Wien (1809) im Besitze dieser Ländereien Wechselfälle ein, die erst durch die beiden nach Paris benannten Kongresse 1814 und 1815 ihren Abschluß fanden und Österreich die ganze Nord- und Ostküste des Adriatischen Meeres von den Po-Mündungen bis zu den Bocche di Cattaro definitiv einbrachten. Seit Österreich durch den 1866 in Prag erfolgten Friedensabschluß die Küstenstrecke von der Po-Mündung bis zu jener des Aussaflusses durch Vermittlung Frankreichs an das heutige Königreich Italien abgetreten, hat keine weitere territoriale Besitzänderung an der Adria stattgefunden.

Die Abtretung des soeben erwähnten Seegebietes war aber nicht im stande gewesen, in der bisherigen Frequenz des nördlichen Teiles der Adria durch italienische Fischer einen Wandel herbeizuführen, weil die eigentümlichen, durch Jahrhunderte sich eingelebten Verhältnisse und Gewohnheiten die Notwendigkeit hervorriefen, die mit 1866 wieder aufgetauchte Chioggiotenfrage in der Weise zu regeln, daß bei dem jeweiligen Abschlusse der Handels- und Schiffahrtsverträge zwischen Österreich-Ungarn und Italien den italienischen Fischern unter Wahrung der Gegenseitigkeit bisher das Recht eingeräumt wurde, den Fischfang längs der Küste beider Staaten mit Ausschluß der Korallen- und Schwammfischerei zu betreiben.

Das Arbeitsfeld der österreichischen Seefischer dehnt sich somit an dem östlichen Gestade des Adriatischen Meeres zwischen 40° 8′ und 45° 47′ nördlicher Breite und zwischen 12° 15′ und 19° 37′ östlicher Länge, bei einer Küstenentwicklung von zusammen 2604 Seemeilen (1 Seemeile = 1852 m) aus, welchem, vom Kap Promontore di Porer bei Pola angefangen, bis auf die Höhe von Ragusa eine mehr oder minder dichte Inselkette vorliegt.

Nach der politischen Reichseinteilung folgen sich in der Richtung von Nordwesten nach Südosten die Küstenprovinzen des österreichischen Litorale von Görz und Gradisca, jenes der reichsunmittelbaren Stadt Triest mit ihrem Territorium, welchem Istrien mit den quarnerischen Inseln folgt, um weiter, nach Ausschaltung des ungarisch-kroatischen

Digitized by Google

Küstensaumes, von Val Maddalena bis Spizza mit dem dalmatinischen Küsten- und Inselgebiete zu enden.

Administrativ ist die obige Region in acht Seebezirke (Hafenkapitanate) eingeteilt, deren Vorstände in Triest, Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Zara, Spalato, Ragusa und Meljine ihren Sitz haben, und die in allen Seefischereiangelegenheiten der k. k. Seebehörde in Triest unterstehen; während letztere in Bezug auf alle ihr obliegenden staatlichen Aufgaben in das Ressort des k. k. Handelsministeriums gehört.

Sowohl die Meeresküste als ein Teil der größeren Inseln wird von zahlreichen, mitunter tiefen Einbuchtungen (Valli) durchschnitten, deren meistens ruhige Gewässer sich für den ungestörten Aufenthalt und die gedeihliche Entwicklung aller Seefische und sonstigen Meerestiere ganz vorzüglich eignen. Die in die See bezw. in die Lagunen von Grado mündenden Flüsse Aussa, Isonzo, Quieto, Zermanja, Kerka, Cetina und Narenta, die zahlreichen, an der Ostküste Istriens und in ganz Dalmatien hervorsprudelnden Strand- und Grundquellen sowie die äußerst günstigen Verhältnisse von Ebbe und Flut wie nicht minder die wohltuenden Einflüsse des hier herrschenden südlich-gemäßigten Klimas bieten allen da vorkommenden Arten und Gattungen der Meeresfauna die denkbar besten Existenzbedingungen, so daß künstliche Fisch-, Hummer- und Austernzucht sowie sonstige Kulturen moderner Meeresbewirtschaftung, auf wissenschaftlicher Grundlage betrieben, für Kapital und Gewerbefleiß reiche und durchweg sichere Einnahmequellen bilden.

Hierzu tritt noch der weitere Vorteil, daß durch die zwischen dem Festlande und den sich gegenseitig deckenden, meistens langgestreckten Inseln eine Anzahl von natürlichen Kanälen entstanden ist, innerhalb welcher, ebenso wie an der norwegischen Küste, Fischfang und Fischzucht, wenige Tage ausgenommen, das ganze Jahr hindurch ungestört betrieben werden können.

2. Gegenstände und Erträgnisse der Seefischerei.

Eine die adriatische Fischerei besonders kennzeichnende Eigenschaft ist nicht so sehr das quantitative als das qualitative Auftreten der hier vorkommenden Fische, Weich-, Schal- und Säugetiere, Reptilien, Korallen und Schwämme.

Bekanntlich zählt die Adria nicht weniger als 320 verschiedene Fischarten, während beispielsweise an der norwegischen, ihrer großartigen Fischereien halber wohlbekannten Küste deren nur 179 vorkommen. Von

Digitized by Google

ersteren sind ca. 100 Arten als Speisefische von wirtschaftlichem Werte, und zwar etwa 60 als Nahrungsmittel für die breiteren Volksschichten und 40 als bessere, nur den bemittelten Klassen zugängliche, mitunter recht teure Sorten.

Das gleiche gilt von den Weich- und Schaltieren, so daß von diesen etwa fünf, von jenen kaum sechs Gattungen als kurrente Marktware gezählt werden können.

An diese allgemeine Betrachtung möchten wir zunächst die Bemerkung knüpfen, daß der größte Teil der an der österreichischen Seeküste gewonnenen eßbaren Meeresprodukte allda auch verbraucht wird; indem im Verhältnis zur Gesamtausbeute nur eine verschwindend kleine Menge von Seetieren als Nahrungsmittel nach dem Innern der Monarchie versendet wird, weil die Mehrheit der Binnenbevölkerung weder die Schmackhaftigkeit und Güte der Seeprodukte noch deren wohltuende Wirkung als Nahrungsmittel auf den menschlichen Organismus kennt.

Und doch sagt Professor Dr. Ludwig Schmarda im I. Abschnitte seiner mustergültigen Abhandlung: „Die maritime Produktion der österreichischen Küstenländer" folgende beherzigenswerte Worte: „Die von Seetieren lebenden Strandbevölkerungen sind in der Regel gesund. Skrofulose und Tuberkulose sind selten, Kropf und andere Drüsenkrankheiten unbekannt.

Der Grund liegt im Jodgehalt, der in allen Mollusken, Krustazeen und Fischen des Meeres nachgewiesen ist. Unter den letzteren in größerer Menge besonders bei solchen, welche beständig im Seewasser leben, als in jenen, welche nur „zeitweise in die Flüsse wandern, während das Jod in den Süßwassertieren fehlt".

Die an der Ostküste des Adriatischen Meeres zum Fischen günstigen Jahreszeiten sind das Frühjahr und der Herbst; doch sind ein milder Winter sowie der Frühsommer mit leichten Windbrisen dem Fischfange mittelst Segelbooten, welche Schleppnetze mit sich führen, ebenfalls günstig.

In der Regel fischt man bei Tag, besonders zu früher Morgenstunde und gegen Abend. Bei Nacht wird bei ruhiger See entweder bei künstlicher Beleuchtung mit Zugnetzen oder ohne diese mit dem Hängenetze gefischt.

Standnetze werden unter Beobachtung gewisser Vorsichten sogar durch längere Zeit in See belassen.

Die wirtschaftlich wichtigsten Fischereien bestehen in dem Fange:

1. der Sardelle (Clupea sardina) und der Anchovi (Engraulis encrasicholus) mit Standnetzen (Reti da posta), Treibnetzen (Reti viaggianti) und Zugnetzen (Tratte), welche längs der ganzen Küste

Digitized by Google

ausschließlich von Einheimischen in offener See, und zwar vom April bis in den Oktober hinein, betrieben wird;

2. der Schnauzenbrasse (Smaris vulgaris), welcher im Winter mit dem Zugnetze (Tratta piccola d'inverno oder Tratta da maride), im Sommer mit dem Zugnetze (Sciabacca oder Tratta da fondo), im Quarnero und an der dalmatinischen Küste, besonders in den Seebezirken von Zara und Spalato, nahe der Küste stattfindet;

3. der roten und gestreiften Meerbarbe (Mullus barbatus und Mullus surmuletus), teils mit einfachen Hängenetzen, teils mit dreimaschigen Stellnetzen, welcher sich auf das ganze Jahr erstreckt, im Herbste aber am ergiebigsten ist;

4. der gemeinen Makrele (Scomber scomber) und der mittelländischen Makrele (Scomber colias) mittelst Hänge- und Zugnetzen sowie mit der Angelschnur vom Mai bis Juli, öfters sogar bis Oktober, an der istrianischen Westküste, im Quarnero und außerhalb der dalmatinischen Inselreihe;

5. des Thunfisches (Thynnus vulgaris) mittelst fixen, aus Spagat und Rebschnüren geflochtenen Netzen (Tonnare) in unmittelbarer Nähe des Meerufers oder mit beweglichen Einschlußnetzen (Tonnara da chiusa) und Zugnetzen (Sciabacconi oder Tratte da Ton) aus gleichem Material, und zwar in solchen Meereseinbuchtungen, in welchen dieser Fisch mit einer gewissen Regelmäßigkeit auf seinen in die Monate April bis Juni und August bis Oktober fallenden Wanderzügen aufzutreten pflegt;

6. der Meeräsche (Mugil cephalus, capito, auratus, saliens und chelo) im Lagunengebiete von Grado, in den Buchten von Muggia, Capodistria, Pirano und Sicciole, im Kanal von Leme, besonders aber im Bereiche der Mündungen der Flüsse: Quieto, Arsa, Zermanja, Kerka, Cetina und Narenta, vom Oktober bis Januar in bedeutenden Mengen mit labyrinthförmigen Stellnetzen (Saltarelli), einfachen und dreimaschigen Stellnetzen (Reti semplici und trimagliate) und großen Zugnetzen (Tratte);

7. der Zungenscholle oder Seezunge (Solea vulgaris) im nördlichen Teile der Adria bis auf die Höhe von Umago, besonders zur Winterszeit (November bis Januar) mit dem dreimaschigen Standnetze (Passelera);

8. des Wolfsbarsches (Labrax lupus) im Lagunengebiete von Grado und in den brackigen Gewässern der Flußmündungen während des ganzen Jahres mit Netzen, Angeln und Stechgabeln;

9. der Meergrundeln (Gobius niger, exanthematosus und jozo)

Digitized by Google

im nördlichen Teile der Adria und im Lagunengebiete von Grado mit Grundschleppnetzen und Reissäcken das ganze Jahr hindurch;

10. des Gelbstriemens (Box vulgaris) in Istrien und Dalmatien, im Winter (Januar bis März) und im Sommer (Juli bis September) mit Zugnetzen (Tratte) und einfachen Hängenetzen (Reti da incetto oder d'imbrocco) unter Anwendung von Scheuchmitteln (pesca a stumigio);

11. der Zahnbrasse (Dentex vulgaris) an der istrianischen Küste von Rovigno bis auf die Höhe von Promontore, im Quarnero und längs der ganzen dalmatinischen Küste, besonders in der Zeit vom April bis September, mit dem Einschlußnetze (Ludro) und der Langleine (Pannola);

12. der Goldbrasse (Chrysophris aurata) im ganzen Adriatischen Meere, ohne Unterschied der Jahreszeit, mit Stellnetzen, Fischreusen, der Stechgabel und Stableine (Lenza);

13. des Mittelmeerdorsches (Merlangus euxinus) längs der ganzen Küste, besonders in der Zeit vom April bis September, mit Schlepp- und Hängenetzen, Handleinen (Togne) und Angelseilen (Parangali);

14. des gemeinen Meeraales (Conger vulgaris) in Istrien und Dalmatien das ganze Jahr hindurch, besonders aber zur Winterszeit, im Sommer in Fischreusen und im Winter am Angelseile;

15. des gemeinen Flußaales (Anguilla vulgaris) in den Gebieten von Grado und Fiume, im Vranasee und im Bereiche der Narenta-Mündung, vom Oktober bis Dezember, in Reusen (Nasse), in Reissäcken (Cogolli) und mit der Stechgabel (Fiocina);

16. der Papalinenfardelle oder des Melet (Clupea papalina) an der istrianischen Küste, besonders aber in den Gewässern von Sebenico, Trappano, Stagno und Cattaro, zu allen Jahreszeiten, mit Zugnetzen, meistens bei nächtlicher Beleuchtung;

17. der gemeinen Scholle oder Flunder (Platessa passer) im nördlichen Teile der Adria, besonders im Bereiche der Lagune von Grado und der Flußmündungen des Isonzo, Risano und Quieto, und zwar im Dezember in offener See und vom Januar bis März in der Nähe der Küste mit dreimaschigen Standnetzen (Passelere);

18. der Stein- oder Dornbutte (Rhombus maximus) im Bereiche von Grado und Triest, besonders zur Winterszeit (November bis März) mit einfachen Stellnetzen (Squaenere);

19. des Hummers und der Languste (Homarus und Palinurus vulgaris) an der istrianischen, ungarisch-kroatischen und dalmatinischen Küste, auf felsigen Gründen, besonders in den Gewässern von Bescanuova, Verbenico, Arbe, Pago, Incoronate, Zuri, Rogosnica, Comisa, Lagosta,

Digitized by Google

Curzola und Lesina, mit Stellnetzen (Squaenere) und Fischreusen, bei einem Fangverbote vom 15. August bis Ende November;

20. des großen Spinnenkrebses oder der Meerspinne (Maja squinado) in den istrianischen Gewässern vom November bis März mit einfachen Stellnetzen (Squaenere);

21. des norwegischen Krebses (Nephrops norvegicus) in den Gewässern des Quarnero und Quarnerolo mit geringer Ausnahme das ganze Jahr hindurch mit dem Grundschleppnetze (Cocchia);

22. der Archenmuschel (Arca Noae) im nordöstlichen Teile des Adriatischen Meeres, besonders an der istrianischen Westküste und im Kanal von Zara, während des ganzen Jahres, mit Scharrnetzen (Mussolere);

23. der Miesmuschel (Mytilus edulis) im nördlichen Teile der Adria, besonders im Bereiche von Zara, ohne Unterschied der Jahreszeit mit eisernen Werkzeugen (Grampe);

24. der zu der Klasse der Kopffüßer gehörigen Tintenfische (Sepia officinalis und Rondeletii) und des gemeinen Kalmar (Loligo vulgaris), längs der ganzen Küste, meistens im Frühjahr und Herbst, mit Zug- und Schleppnetzen, der Stechgabel, eigenen Angelstäben (Puschia und Brancarella) und der Sprutenangel (Sepparola);

25. des Badeschwammes (Spongia officinalis) von der Westküste Istriens bis zum äußersten Ende der albanesischen Küste, vom Februar bis Oktober, von Booten aus, mit der Stechgabel, meistens aber mit der bloßen Hand seitens der mit Taucherapparaten ausgerüsteten Fischer; und

26. der roten Koralle (Corallium rubrum) in den istrianischen Gewässern, und zwar in der Nähe der Inseln Unie und Cherso und an der dalmatinischen Küste, vom Mai bis September, mit dem Korallennetze (Ingegno).

Nach den statistischen Ausweisen der k. k. Seebehörde in Triest stellt sich das produktive Ergebnis der an der österreichischen Küste und in dem letzterer vorliegenden Inselgebiete vom 23. April 1897 bis 22. April 1902 betriebenen Seefischerei wie folgt heraus:

und zwar an	Menge in Stück	Menge in Kilogramm	Wert in Kronen
I. Fischen	75 583 770	45 088 252	24 754 742
II. Mollusken	21 602 436	7 552 667	2 018 012
III. Schaltieren	1 833 601	2 568 512	943 561
IV. Säugetieren	—	2 500	886
V. Reptilien	—	400	20
VI. Seeigeln	—	20	2
VII. Polypen	—	—	—
VIII. Schwämmen	734 000	—	145 680
Summa	99 753 807	55 212 351	27 862 903
Jahresdurchschnitt	19 950 761	11 042 470	5 572 580

Digitized by Google

Das obige Fangergebnis verteilt sich nach Zonen in der Weise, daß auf den Seebezirk von:

	ein Gesamtwert von Kronen	ein absoluter Jahresdurchschnittswert von Kronen
Triest	6 941 817	1 388 363
Rovigno . . .	1 789 586	357 917
Pola	2 545 725	509 145
Lussinpiccolo . .	2 486 532	497 306
Zara	6 224 323	1 244 860
Spalato . . .	5 176 037	1 035 207
Ragusa	2 100 143	420 029
Meljine . . .	598 740	119 748 entfallen.

Aus dem obigen Gesamtergebnisse des Fischfanges möchten wir jene Mengen und Werte einiger Meeresprodukte hervorheben, welche vermöge ihrer wirtschaftlichen Wichtigkeit das meiste Interesse verdienen.

Hiernach entfallen auf das Quinquennium 1897—1902 als durchschnittliches Jahresergebnis:

a) Fische:	Menge in Kilogramm	Wert in Kronen
Sardellen	3 167 100	1 356 200
Anchovis	250 000	148 000
Papalinen-Sardelle . . .	123 800	34 600
gemeine Makrelen . . .	189 000	160 900
mittelländische Makrelen .	238 900	122 400
Thunfische	182 300	135 700
Bonitfische	57 300	47 000
Meeräschen	359 400	224 700
Wolfsbarsche	109 400	144 100
Meerbarben	254 000	277 900
Goldbrassen	111 500	109 000
Zahnbrassen	123 000	113 900
Meergrundeln	208 200	102 600
Steinbutt	18 700	16 400
gem. Schollen (Flunder) .	46 700	29 300
Seezungen	91 600	109 400
gem. Flußaale	74 300	62 500
Haie	116 200	53 300
Rochen	19 200	8 600

Digitized by Google

b) Muscheltiere:	Menge in Stück	Wert in Kronen
Austern	526 100	21 900
Miesmuscheln	4 111 300	7 700
Archenmuscheln	14 482 700	27 800

c) Kopffüßer:	Menge in Kilogramm	Wert in Kronen
gem. Tintenfisch	337 800	119 500
gem. Kalmar	154 200	113 100

d) Schaltiere:	Menge in Stück	Wert in Kronen
Hummern u. Languſten . .	31 200	71 000
große Spinnenkrebſe . . .	325 200	34 500
	Menge in Kilogramm	Wert in Kronen
norwegiſche Krebſe	61 700	49 000
Strandkrabben	397 100	12 300

Die Strandkrabbe (Carcinus maenas) dient zumeist als Köder in der istrianischen Sardellenfischerei.

Allerdings sind das für ein räumlich so ausgedehntes Fischereigebiet recht bescheidene Ergebnisse, deren kommerzieller Wert sich für das letzte Quinquennium kaum über 5 1/2 Millionen Kronen erhebt.

Bei dem heutigen, noch immer mangelhaften Erhebungsmodus statistischer, die Seefischerei betreffender Daten muß aber ein tatsächlich viel höheres Ergebnis schon aus dem Grunde angenommen werden, da aus Fischerkreisen die Besorgnis nicht zu bannen ist, daß die Angabe der reellen Ausbeute an Fischereiprodukten zur Besteuerung der daran beteiligten Industriellen führen könnte.

3. Stand der österreichischen Seefischer und Modus ihrer Entlohnung.

Der Fischfang wird teils von einheimischen, teils von fremden (italienischen) Fischern betrieben.

Von der österreichischen Küstenbevölkerung beteiligen sich ca. 12 400 Personen am Fischfange, deren Zahl sich im Quinquennium 1897—1901 wie folgt auf die verschiedenen Seebezirke verteilte, und zwar

Digitized by Google

im Jahre	auf die Seebezirke von								Zusammen
	Triest	Rovigno	Pola	Lussinpiccolo	Zara	Spalato	Ragusa	Meljine	
1897	3 180	740	649	952	1 991	3 563	1 606	206	12 887
1898	3 251	617	654	1 004	1 936	2 612	1 625	216	11 915
1899	3 238	617	687	1 013	1 935	2 861	1 583	205	12 139
1900	3 183	806	688	1 003	1 964	3 037	1 487	200	12 368
1901	3 186	908	692	1 018	2 093	3 016	1 648	210	12 771
Summe .	16 038	3 688	3 370	4 990	9 919	15 089	7 949	1 037	62 080
Jahresdurchschnitt	3 208	738	674	998	1 984	3 018	1 589	207	12 416

Es muß hier bemerkt werden, daß die oben nachgewiesenen Leute nicht durchweg Fischer von Profession sind, indem weder der jetzige Fischbestand der Adria noch das jeweilige Auftreten der zu gewissen Jahreszeiten die östliche Küste dieses Meeres aufsuchenden Zugfische einer so großen Menschenzahl das ganze Jahr hindurch genügende Beschäftigung bieten würden.

Darum gibt es besonders in Dalmatien eine überwiegend große Zahl von Gelegenheitsfischern, die nebenbei der Landwirtschaft obliegen, und bei welchen sich der Usus herausgebildet, gleich beim Beginne der Sardellenfischerei und bei dem jeweiligen Auftreten gewisser Fischgattungen, wie z. B. der Makrele, des Thunfisches, der Schnauzenbrasse usw., für einige Zeit am Fischfange teilzunehmen.

Eine eigentliche Anheuerung der Professionsfischer findet nicht statt, indem als Grundsatz gilt, daß der Arbeitgeber im Bedarfsfalle die ihm nötigen Hilfskräfte entweder persönlich anwirbt oder diese durch eine Vertrauensperson zur Teilnahme an der Arbeit einladen läßt. Der Fischer selbst bietet seine Mitwirkung an der Arbeit niemals an. Die erwähnte Vertrauensperson ist in der Regel der Bootsführer oder der Leiter der betreffenden Fischereiunternehmung. Die Aufnahme der Arbeitskräfte sowie die Zustimmung des Arbeitsnehmers erfolgt mündlich, und werden bei dieser Gelegenheit keinerlei, wie immer geartete Abmachungen getroffen oder spezielle Wünsche zum Ausdrucke gebracht, weil die Bedingungen für die Teilnahme an diesem oder jenem Fischfange beiden Teilen bekannt sind und an diesen ohne den Eintritt zwingender Umstände unabänderlich und unverbrüchlich festgehalten wird.

Eine Entlohnung der Teilnehmer an was immer für einer Fischereiunternehmung gegen fixen Lohn ist prinzipiell ausgeschlossen.

Digitized by Google

Arbeitgeber und Arbeitnehmer fischen unter allen Umständen und jederzeit auf Anteil (a porzione), und richtet sich dieser nach der Natur der jeweilig betriebenen Fischerei. Für Unternehmungen von geringer Bedeutung und kurzer Dauer beschränkt sich die Verdingung der Leute auf die Zeit des augenblicklichen Bedarfs. In der Regel werden vor Beginn der Arbeit jene Leute auserwählt und verpflichtet, welche dem Arbeitgeber von früher her als tüchtige und für die in Aussicht stehende Unternehmung geeignete Hilfskräfte bekannt sind. Auf das erhaltene Aviso vom Beginn der Arbeit begibt sich ein jeder auf den ihm im vorhinein angewiesenen Posten und unterstellt sich den Anordnungen des Bootsführers. Die Aufnahme von Aushilfskräften *für eine Nacht oder einen Fischzug* allein gegen angemessene Entlohnung der hierbei Beteiligten ist nicht ausgeschlossen.

Für Unternehmungen von besonderer Wichtigkeit und langer Dauer, wie z. B. für eine Saison des Sardellen- und Thunfischfanges, dann jenen der Hummern und Langusten, Korallen, Schwämme usw. gilt das Vertragsverhältnis für die ganze Dauer der betreffenden Saison, und zwar in der Regel vom April bis Ende September. Hierbei wird auf zeitweiligen Personenwechsel und Substitutionen der Angeworbenen, mit Ausnahme des Eintritts höherer Gewalt, wie Todes- und schwere Erkrankungsfälle oder plötzlich eingetretene Familienereignisse der Teilnehmer, nicht eingegangen. Die Verteilung der Dienstrollen an Bord eines oder mehrerer an solchen Fängen beteiligter Boote oder an einem sowohl in See als am Ufer zu einem Ganzen vereinigten Fangmanöver obliegt ausschließlich dem Bootsführer oder Leiter der Unternehmung, welcher hierbei auf die Intelligenz und manuelle Fertigkeit der Mannschaft Rücksicht nimmt. Darum gibt es auch im Fischerstande, mit Ausnahme der beiden Kategorien eines Fischers und Jungen bezw. eines Arbeiters und Lehrlings, keine eigentlichen Grade und Rangunterschiede. Allerdings bestehen in der Kategorie der Fischer mit Rücksicht auf die diesen in den einzelnen Momenten des Manövers obliegenden Leistungen ganz wesentliche Unterscheidungen, welche aber dem Betreffenden keinen Anspruch auf bessere Entlohnung oder sonstige persönliche Rücksichten verleihen. Der einzige Unterschied bei Unternehmungen, welche eine technische Gesamtleistung der hierbei beschäftigten Arbeitskräfte erfordern, und von deren Gelingen bedeutende materielle Vorteile (wie z. B. in der Sardellenfischerei mit dem Zugnetze) abhängen, besteht darin, daß, hauptsächlich in Dalmatien, einzelne Fischer bestimmte, ihre Leistungen kennzeichnende Namen, wie z. B. Svičaro oder Šijavac, erhalten. Im übrigen

Digitized by Google

obliegt bei solchen Operationen jeder einzelne der ihm speziell übertragenen Arbeit und trägt seinerseits zum Gelingen oder Mißlingen der von dem Leiter (Parun) befehligten Aktion bei. Bei dem vorwaltenden regen und eifrigen Pflichtgefühle der österreichischen Seefischer bemüht sich im übrigen jeder einzelne mit allen seinen Kräften um den guten Erfolg des Unternehmens, dem er sich gewidmet, indem er die ihm übertragene Arbeit in der gewissenhaftesten Weise ausführt, und ist ein jeder dieser braven Leute wirklich von der Überzeugung durchdrungen, daß von ihm bezw. von der genauen Erfüllung seiner Pflicht nicht nur sein persönliches Wohl, sondern auch jenes seiner Arbeitsgenossen auf dem Spiele steht. Die skrupulöse Pflichterfüllung und gespannte Aufmerksamkeit der an einem Fangmanöver beteiligten Arbeiterschaft bietet aber auch die Möglichkeit, die Ursache des etwaigen Mißlingens eines Fischzuges oder die fehlgegangene Einschließung eines Fischschwarmes sofort herauszufinden, und wehe demjenigen, welcher durch Nachlässigkeit oder Unvorsichtigkeit die Interessen der Gesamtheit geschädigt hat. Die Bemannung der in der Seefischerei verwendeten Boote sowie die Anzahl der bei den verschiedenen Fischereiunternehmungen beschäftigten Leute variiert nach Maßgabe des zu unternehmenden Fischfanges und des hierbei zu verwendenden Fischereigerätes (Netzes).

Hierbei gilt als allgemeine Regel folgendes:

	Nötige Anzahl der	
	Boote	Fischer
A.		
Bei Fängen mit Fischreusen, Reiffäcken, Handangeln und Stechgabeln genügen	1	2—4
B.		
Bei Fängen mit Stand- oder Stellnetzen (Sardellera, Vojga)	1	3—6
Bei Fängen mit dem Standnetze Ludro samt Scheuchvorrichtung	4	18—20
C.		
Bei Fängen mit Zugnetzen, und zwar:		
a) mit der Sciabacca oder Tratta da fondo, auch Migavica genannt	1	9
b) mit der Tratta da lanzardi	1	6
c) mit der Tratta da sardelle bei nächtlicher Beleuchtung	3—4	18—22
d) mit der Palandara da chiusa zum Fange des Bonitfisches	1	25—30
e) mit der Tratta da Tonno	1	40—50
D.		
Bei Fängen mit dem Einschlußnetze für Thunfische (Tonnara da posta)	1	10—15

Digitized by Google

Die Entlohnung bei Unternehmungen, an welchen sich zwei oder mehrere Fischer gleichzeitig beteiligen, geschieht, wie bereits erwähnt, niemals in Geld, sondern immer und unter allen Umständen nach Anteilen (porzioni), und zwar entweder sofort nach beendetem Fange in natura, d. h. in der materiellen Verteilung des jeweiligen Fangergebnisses, oder später nach erfolgter Verwertung eines oder mehrerer Fänge zusammen, bezw. nach dem Verkaufe der aus dem Gesamtergebnisse des Fanges bereiteten Konserven.

Bei Unternehmungen von besonderer wirtschaftlicher Bedeutung, wie solches beispielsweise bei der Sardellen- und Thunfischerei der Fall ist, geschieht die Entlohnung der hieran Beteiligten allerdings nach Anteilen, aber nimmer mit besonderer Rücksicht auf die Natur der technischen Leistungen der den Fang leitenden Personen.

Bei Fischereien von geringer Wichtigkeit dagegen wird bei Ablohnung der hierbei beschäftigten Arbeitskräfte nur verlangt, daß erprobte Leute (Professionsfischer) einen ganzen Anteil erhalten, während sich Fischerjungen oder im Fange weniger geübte Personen mit einem halben Anteile begnügen müssen.

Wie oben dargestellt, ziehen die Bemannungen der Fischerboote in allen Fällen unmittelbare Vorteile aus den Ergebnissen der verschiedenen, in Gemeinschaft betriebenen Fischereien, die Entlohnung ihrer Mithilfe möge durch einfache Teilung der gefangenen Fische oder des aus dem Fange erzielten Gelderlöses geschehen.

Äußerst selten sind die Fälle einer fixen Lohnzahlung in bar seitens des Bootseigentümers oder Bootsführers, in welchen dann selbstredend der ganze, aus dem betreffenden Fange entspringende Nutzen diesem ungeschmälert zufällt.

Bei sich wiederholenden, in eine bestimmte Jahreszeit fallenden Ausfahrten von kurzer Dauer in die offene See bringt jedes Mitglied der Bootsbemannung seinen eigenen Bedarf an Brot und Wein von Hause mit und rechnet hierbei auf die zur Ergänzung seiner Mahlzeiten nötige Zugabe an Fischen aus dem Fange selbst, welche von dem Bootseigentümer ohne Anspruch auf irgend welche Vergütung jederzeit gewährt wird. Bei Unternehmungen von längerer Dauer dagegen, wie z. B. in der Thun-, Hummern-, Schwamm- und Korallenfischerei, werden unter Aufrechthaltung des obigen Teilungsmodus die für die Beschaffung der landesüblichen Lebensmittel (Brot, Wein, Öl usw.) im ganzen erwachsenen Auslagen von der zu teilenden Summe in Abzug gebracht und der hier-

Digitized by Google

nach entfallende Restverdienst nach Ablauf der Saison oder nach erfolgtem Verkaufe des Fangergebnisses verteilt.

In der Sardellenfischerei, welche alljährlich in der Regel durch 7 Monate andauert, ist es in neuerer Zeit, besonders bei größeren Unternehmungen, Brauch geworden, den für die Beschaffung von Lebensmitteln entstehenden Aufwand auf Rechnung der Betriebskosten zu übernehmen, um die Verdienstanteile der Beteiligten nicht zu schmälern.

Die Arbeitsstunden, sowie jene der Ruhe sind für die ganze Bemannung eines Fischerfahrzeuges ohne irgend welche Ausnahme die gleichen, und wird unter dem Titel „Arbeit" nicht nur die zu dem eigentlichen Fischfange verwendete Zeit, sondern auch jene eingerechnet, welche zum Einsalzen der gefangenen Fische, Reinigen des Bootes, Ausbessern der Netze usw. nötig ist. In Perioden, in welchen Massenfänge, wie beispielsweise in der Sardellen-, Makrelen- und Thunfischerei, vorkommen, gibt es auch keine Sonntagsruhe.

Die Teilung des Fangergebnisses erfolgt nach bestimmten Grundregeln, wobei die Natur der betreffenden Fischerei eine besondere Rolle spielt.

Handelt es sich um Fänge von geringer wirtschaftlicher Bedeutung, besonders um solche, welche mit einfachen und billigen Netzen oder Geräten betrieben werden, so fallen die Anteile der hierbei beteiligten Fischer vollkommen gleich aus, wobei der Eigentümer des betreffenden Fanggerätes nur den Vorteil genießt, daß er den minder anstrengenden Arbeitsposten für sich in Anspruch nimmt, und daß er außer seinem persönlichen Anteile noch einen solchen für das Boot und die Geräte zusammen bekommt.

Bei Fängen mit dem Hänge- oder Stellnetze entfallen auf ein solches in der Regel 2, auf das Fangboot 1, dann auf jeden der Fischer 1 Anteil, so daß beispielsweise bei einer Teilnahme von 5 Personen das Fangergebnis in 8 Portionen aufgeteilt wird, von welchen 5 auf die verwendeten Arbeitskräfte, 2 auf das Netz und 1 auf das Boot kommen. Wird nun angenommen, daß Boot und Netze einem der beteiligten Fischer gehören, so wird dieser zusammen 4 Anteile (d. i. 1 für seine Person, 1 für das Boot und 2 für die Netze), von den übrigen 4 Fischern ein jeder je 1 Anteil von dem ganzen Fangergebnisse erhalten, und obläge diesen überdies die Verpflichtung, sich während der ganzen Fangzeit an allen Arbeiten, somit auch an jenen für die Reinigung und Instandhaltung des Bootes und der Netze ohne Anspruch auf besondere Entlohnung zu beteiligen.

Digitized by Google

Noch oneroser für die Fischer ist deren Beteiligung an Fängen mit Schlepp- und Zugnetzen, auf welche ihrer Kostspieligkeit und raschen Abnützung wegen bei Verteilung des Fangergebnisses nicht weniger als 4 Anteile als Gebühr entfallen, während auf das Boot und die Fischer je 1 Anteil kommen. In diesem Falle entfällt jedoch für letztere die Verpflichtung, sich an den Instandhaltungsarbeiten des Netzes zu beteiligen. Nur in Fällen großer Beschädigungen des Netzes, welche den Betrieb des Fischfanges überhaupt in Gefahr bringen könnten, wird und kann die Bootsbemannung ihre Mithilfe bei Instandsetzung desselben nicht versagen, ebenso wie andererseits dem Eigentümer des Netzes die Verpflichtung obliegt, die Mannschaft für diese Leistung besonders zu honorieren.

Am empfindlichsten für die Fischer sind die auf die großen und kostspieligen Einschluß- und Zugnetze (Tratta da Ton, Palandara da chiusa, Tratta da cefalo usw.) entfallenden Anteile, welche in der Regel von eigenen Genossenschaften beigestellt werden. Die auf solche Netze kommenden Anteile betragen zum mindesten die Hälfte, nicht selten sogar drei Fünftel des Fangergebnisses, während der verbleibende Rest desselben zu gleichen Teilen unter die Fischer verteilt wird.

Dafür fallen aber sämtliche, auf die Instandhaltung solcher Netze Bezug nehmenden Unkosten ohne Ausnahme zu Lasten der Eigentümer.

4. Wirtschaftliche und persönliche Verhältnisse der Seefischer.

In den wirtschaftlichen Verhältnissen der Seefischer haben sich in den letzten Jahrzehnten Einflüsse geltend gemacht, deren Wirkung eine wesentliche Umgestaltung des früheren ökonomischen Charakters der Seefischerei als Industriezweig herbeiführte. Die Ursachen dieser Veränderung sind meistens sozialpolitischer Natur und gipfeln in dem teilweisen Rückzuge des bis vor kurzem in der Seefischerei investierten Kapitals, hervorgerufen durch das Entstehen neuer, reicheren Gewinn versprechenden Unternehmungen.

Das nahezu gänzliche Verschwinden der kleinen Segelschiffahrt, dieses in Istrien und Dalmatien früher so wohlgepflegten kommerziellen Arbeitsfeldes, sowie die arge Vernichtung der einst so rentablen, in beiden Provinzen bestandenen Weinkultur durch das Auftreten und die rasche Verbreitung des Oïdium Tuckeri, sowie der Peronospora und Philloxera devastatrix waren weitere Ursachen, welche ganze Arbeiterklassen zwangen, ihrem früheren Berufe den Rücken zu

Digitized by Google

kehren und entweder in der Auswanderung oder in der Seefischerei eine neue Existenz zu suchen.

Werden den schweren und nachhaltigen Wirkungen der eben erwähnten sozialen und wirtschaftlichen Umgestaltung der Dinge noch jene der unausgesetzten Konkurrenz seitens der italienischen Fischer, der großen Kostspieligkeit des zum Betriebe der Fischerei notwendigen Materials, sowie die wachsende Verteuerung der Lebensmittel und Mietzinse hinzugerechnet, so liegt es auf der Hand, daß sich dieser Industriezweig ohne eine ausgiebige staatliche Unterstützung auf die Dauer der augenblicklichen, höchst kritischen Zeitläufte kaum zu behaupten im stande sein wird.

Hierbei tritt noch der ebenfalls ungünstige Umstand hinzu, daß die Fischer, durch ihre pekuniäre Lage und die hierdurch bedingte Beschränktheit des Personalkredits, anstatt geschäftlich zu erstarken, immer mehr in die Hände der Fischhändler geraten und damit in absehbarer Zeit kaum in die Möglichkeit versetzt werden dürften, das Produkt ihrer Mühen auf dem nächstgelegenen Fischmarkte selbst verwerten zu können, wenn ihnen dieses durch die Besserung der Marktverhältnisse nicht ermöglicht oder zum mindesten erleichtert werden sollte.

Von der ökonomischen Seite betrachtet, teilen sich die österreichischen Fischer in folgende Kategorien, u. z. in:

a) Fischer mit größerem Besitz (Pescatori padroni) als Eigentümer mehrerer ausgerüsteter Fang- und Hilfsboote, größerer Fanggeräte, bestehend in Netzfleeten, Zug-, Treib- und Einschlußnetzen samt dem hierzu gehörigen Material an Tauwerk, Bojen, Tonnen, Flotten, Pfählen, Ankern und sonstigen Werkzeugen zum Fischfange und in Behältern zum Transporte und zur Versendung der Fangergebnisse im frischen und konservierten Zustande;

b) Fischer mit kleinem Besitz (Pescatori padroni) als Eigentümer eines ausgerüsteten Fangbootes mit den dazu gehörigen, in dem betreffenden Seegebiete üblichen Hänge- und Standnetzen;

c) Fischer ohne Besitz (Pescatori padroni), d. i. solche, welche, ohne Eigentümer von Fangboten und Netzen zu sein, solche von dritten mit dem Rechtsanspruche auf $1^1/_2$ Anteile vom Fange anvertraut bekommen;

d) Fischer, gewöhnliche (Pescatori non padroni), d. i. solche, welche sich unter der Leitung anderer mit dem Rechtsanspruche auf einen Anteil vom Fange für eine bestimmte Zeit verdingen;

e) Strandfischer (Guardiani di peschiere), d. i. solche, welche

Digitized by Google

in kleinen, längs der Küste zerstreuten Häusern wohnen und den größten Teil des Jahres im Verein mit ihrer Familie mit und ohne Hilfe von Booten dem Fischfange vom Lande aus obliegen;

f) Gelegenheitsfischer (Pescatori d'occasione), d. i. Leute, welche ohne fixe Beschäftigung zu bestimmten Jahreszeiten in Gemeinschaft von Professionsfischern am Fischfange teilnehmen, zumeist aber dem Stande der Feldarbeiter und Handwerker angehören, und

g) Sportfischer (Pescatori sportivi), d. i. Personen besserer Stände, welche den Fischfang nur zum Vergnügen im bescheidenen Maße betreiben.

Erwähnenswert wäre noch eine eigene, dem Fischerstande nicht angehörende Sorte von Leuten aus der Klasse der Feldarbeiter oder solcher Individuen, welche unter der Bezeichnung „Beschäftigungslose" sich in See und längs der Küste herumtreiben und heimlicherweise jede Gelegenheit benutzen, sich unter Anwendung von Dynamit und sonstiger Sprengstoffe, sowie gewisser betäubender oder lähmender Mittel zu großem Schaden des Fischbestandes in den Besitz von Seetieren jeder Art und Gattung zu bringen wissen, auf deren Entdeckung und Habhaftmachung die staatlichen Aufsichts- und Wachorgane ein besonderes Augenmerk zu richten nicht ermüden.

Endlich sei an dieser Stelle noch jener Personen gedacht, welche sich als Angehörige der Fischerfamilien, Handelsbeflissene oder Spekulanten, mit dem Vertriebe frischer Fischware teils durch ihr persönliches Erscheinen am nächsten Fischmarkte, teils durch Versendung frischer Meeresprodukte nach entlegeneren Märkten beschäftigen.

Fischer mit großem und kleinem Besitze (Pescatori padroni) finden bei dem herrschenden System des Fischfanges noch immer lohnenden Erwerb, weil sie hierbei nicht nur mit ihrer Person als Arbeitskraft, sondern als Eigentümer des im Fischfange verwendeten Materials zu mitunter vorteilhaften Bedingungen teilnehmen, welche Teilnahme besonders bei Massenfängen stets ins Gewicht fällt. Zu diesem gesellt sich bei größerem Besitze bezw. bei den bedeutenden Geldmitteln, über welche solche Leute verfügen, noch der weitere Vorteil, daß diese Kategorie von Fischern nicht selten auch die Rolle des Fischhändlers und Exporteurs übernimmt und sich auf diese Weise dank ihrer kommerziellen Verbindungen ein gutes Einkommen sichert.

Gänzlich verschieden gestalten sich dagegen die Erwerbsverhältnisse der Fischer ohne Besitz, welche immer und unter allen Umständen nur auf ihren einfachen Anteil von dem jeweiligen Fange angewiesen sind

Digitized by Google

und dessen Gesamtergebnis in einem ungünstigen Jahre trotz aller Mühen und Anstrengungen des Fischers darin besteht, daß die armen Leute nur um den einfachen Lebensunterhalt gearbeitet haben, weil es nicht selten vorkommt, daß die Regieauslagen des betreffenden Unternehmens jene des Erlöses überragen.

In Gegenden, wo der periodische, meistens in die Zeit vom 15. April bis 15. September fallende Sardellenfang betrieben wird, kann der Netto-Jahresverdienst eines Fischers ohne Besitz durchschnittlich mit 600 Kronen angenommen werden, welcher sich in äußerst günstigen Jahren auf 800 Kronen erhöht. Zur Deckung noch so bescheidener Ansprüche einer Fischerfamilie ist daher die Mitwirkung sämtlicher arbeitsfähiger Mitglieder absolut nötig, welche entweder in der Beteiligung am Fischfange selbst oder bei der Bereitung von Fischkonserven, Leistung von Tagelohnarbeiten im Feld- oder Weinbau oder in industriellen Etablissements gefunden werden muß, weil bei etwaigem Mangel einer solchen dem österreichischen Professionsfischer Not und Entbehrungen jeder Art nicht erspart bleiben.

Das Motiv der Wahl des Fischerberufes zur See liegt in der Regel in jenem der Vererbung von Vater auf Sohn, doch sind in neuester Zeit, wie an anderer Stelle erwähnt wird, Umstände eingetreten, welche Feldarbeiter und Handelsmatrosen zwangen, inmitten ihres Lebenslaufes den ursprünglich gewählten Beruf mit jenem der Seefischerei vertauschen zu müssen. Nicht minder kommt es vor, daß Angehörige der Handelsmarine oder anderer, mit der Seefischerei in Beziehung stehender Industriezweige vorzeitiger Invalidität oder sonstiger Gebrechen halber ihrem früheren Berufe entsagen, um sich jenem der Seefischerei zu widmen.

Unter gewöhnlichen Umständen tritt der Fischerjunge nach Absolvierung der Volksschule zwischen dem 15. und 16. Lebensjahre in den von ihm gewählten Beruf ein, um in den ersten Jahren seiner Lehrzeit zum Reinigen der Boote, Botengängen und Aushilfsdienstleistungen beim Fischfange verwendet zu werden. Dessen Entlohnung besteht im Anfange im bloßen Genusse der Schiffskost, später aber in der Zuerkennung eines kleinen Anteils am Fangergebnisse, der aber niemals die Hälfte eines dem Professionsfischer zukommenden ganzen Anteils übersteigen darf.

Eine professionelle Ausbildung des Jungen findet wegen Mangel an Fischereischulen nicht statt und beschränkt sich somit die Erlernung seines Handwerks nur auf die Praxis, wie solche an der Ostküste des adriatischen Meeres sowohl im allgemeinen als im besonderen

Digitized by Google

ausgeübt wird. Hierarchische Grade im Stande der österreichischen Seefischerei gibt es keine und hängt die Erlangung der Eigenschaft als Bootsführer meistens von den Vermögensverhältnissen des Betreffenden ab. Im Falle der Kriegsdiensttauglichkeit tritt der junge Fischer nach erreichtem 21. Lebensjahre zumeist in die Reihen der k. und k. Kriegsmarine, um nach abgeleisteter Präsenzdienstzeit gewöhnlich in den Ehestand zu treten, ohne dadurch aber einen eigenen Familienherd zu gründen. Besonders in Dalmatien ist das Familenleben der Fischer noch heute ein echt patriarchalisches.

Die verheirateten Söhne einer Fischerfamilie bleiben nämlich mit geringer Ausnahme im väterlichen Hause beisammen, so daß nicht selten 30—40 Personen unter einem Dache leben und von dem an Jahren ältesten Manne abhängig sind. Diesem wird von allen Angehörigen einer solchen Familie blinder Gehorsam geleistet und für den Fall, daß eines oder das andere der Familienmitglieder durch seine Temperamentsanlage oder infolge eines gewissen Unabhängigkeitsbedürfnisses sich den Anordnungen des Familienoberhauptes nicht zu fügen vermöchte oder die bestehende Harmonie zu stören geneigt wäre, so wird dieses von den anderen zum Verlassen des Hauses unter Herausgabe seines Familienanteils ohne weiteres gezwungen und auf diese Weise in die Lage versetzt, einen eigenen Hausstand zu gründen.

Der Fischer hängt mit großer Liebe an seinem Weibe und seinen männlichen Nachkommen, in welchen er die natürliche Stütze seiner Familie anerkennt und schätzt.

Wesentlich verschieden sind die Gefühle für seine Töchter, welche bestimmt sind, ihr Schicksal mit einem der Familie nicht angehörigen Manne zu teilen, was übrigens nicht hindert, diese auch später im Falle der Not nach Kräften zu unterstützen.

Großer Wert wird besonders in Dalmatien auf den Besitz eines, wenn auch noch so bescheidenen Häuschens gelegt, auf dessen Erwerbung, Erhaltung und eventuelle Vergrößerung von dem Eigentümer große Stücke gehalten werden.

Darum geht auch das Streben einer jeden Fischerfamilie dahin, nach Deckung der Kosten für Instandhaltung des Bootes und seiner Ausrüstung alle Ersparnisse auf ihre Wohnung und die etwa dazu gehörigen Gerätschaften zu verwenden. Ein Besitz im Werte von 2000 bis 3000 Kronen bildet den Stolz der Familie.

Während das Familienoberhaupt und dessen männliche, dem Fischerstande angehörige Nachkommen auf See beschäftigt sind, besorgen die

Digitized by Google

Frauen und größeren Kinder die häuslichen Arbeiten und jene am Felde, in der ihnen von dem Familienoberhaupte zugewiesenen Ausdehnung, während er selbst sich jene der Anpflanzungen, sowie die Verbesserung und eventuelle Erweiterung des Grundbesitzes mit den im Vorjahre in Ausübung der Fischerei erzielten Ersparnissen vorbehält. Hierzu wird nötigenfalls eine entsprechende Zahl guter Feldarbeiter aufgenommen, welche unter persönlicher Leitung des Eigentümers das Nötige zur Winterszeit und im Frühjahre ausführen. Dieses unausgesetzte Bestreben des Fischers nach Verbesserung und Erweiterung seines Grundbesitzes soll hauptsächlich den Zweck erfüllen, das Erträgnis desselben so zu erhöhen, um im Falle eines ungünstigen Fischereiergebnisses die hierdurch im Haushalte entstehende Lücke ausfüllen zu können.

Bei dem ausgesprochenen Sinne für Mäßigkeit und häusliche Sparsamkeit ist das Streben und Trachten jedes einzelnen Fischers dahin gerichtet, den Besitzstand seiner Familie zu sichern und möglicherweise zu vermehren. Diese, den Seemann zierenden Eigenschaften besitzen in höherem oder minderem Grade, mit sehr geringer Ausnahme, alle österreichischen Seefischer, welche bei ihren sonstigen guten Eigenschaften des Gemütes sich an der ganzen Küste und bei der k. und k. Kriegsmarine des besten Rufes erfreuen. Besonders jene des Quarnero und der ganzen dalmatinischen Inselkette genießen als Seefischer ein hohes Ansehen und verdienen als solche in die erste Reihe gestellt zu werden. Ihre Unerschrockenheit in gefährlichen Situationen und ihre Ausdauer im Ertragen körperlicher Anstrengung befähigt diese Leute nicht selten, mehrere Wochen hindurch auf ihren kleinen und schwachen Fahrzeugen (Leuti) allen Unbilden und Gefahren der See zu trotzen und zwischen den unbewohnten, kahlen und felsigen Riffen und Eilanden ihres vereinsamten Arbeitsfeldes auszuharren. Weder Kälte noch Hitze vermögen es, sie von ihren Fangplätzen (Poste) zu verscheuchen, auf welchen sie nach langem und geduldigem Warten den geeigneten Augenblick erfassen, um ihre Netze auszuwerfen, den von ihnen geplanten Fang zu bewerkstelligen und nicht zu ruhen, bevor sie denselben nicht in Sicherheit gebracht haben. Die einzige Schattenseite ihres Charakters besteht in einem kaum zu überwindenden Aberglauben, welcher nicht selten die Lösung ihrer Aufgaben erschwert. Äußerst selten sind die Fälle von Trunkenheit, indem die Fischer während ihrer noch so angestrengten Tagesarbeit bei karger Kost nur stark gewässerten Wein trinken. Bei starker Kälte wird zur Nachtzeit etwas Branntwein genossen, was

Digitized by Google

die Leute gesund und bei Kräften erhält und sie gegen vorzeitiges Altern schützt.

In fortwährendem Kampfe mit den Elementen finden sie reichlich Gelegenheit, ihre moralischen und physischen Kräfte zu verwerten, was ihnen in ihrem Auftreten einen gewissen Grad von Selbstbewußtsein und Kühnheit verleiht und sie von dem Feldarbeiter und gewöhnlichen Handarbeiter in vorteilhafter Weise auszeichnet. Im übrigen ist der Seefischer ein eifriger Katholik und verbindet mit seiner leichten, geradezu phänomenalen Auffassungsgabe und manuellen Fertigkeit eine staunenswerte Leistungsfähigkeit und Widerstandskraft gegen die Bedürfnisse nächtlicher Ruhe und jene des Magens. Nur in höchst seltenen Fällen kommt es vor, daß sich der Fischer zur Verletzung der bestehenden, den Seefischereibetrieb regelnden Gesetze und Normen verleiten läßt, weil ihm sein unbescholtener Ruf als solcher und als Oberhaupt seiner Familie ganz besonders am Herzen liegt.

Die Fischerwohnungen sind meistens klein, feucht und ungesund und werden bei Vermehrung der Familie durch Zubau entsprechend vergrößert.

In der Verköstigung der Familienmitglieder ohne Unterschied des Alters und Geschlechts wird das ganze Jahr hindurch die größte Sparsamkeit geübt, weshalb auch die aus Mais- oder Schwarzbrot bestehenden Mahlzeiten sehr frugal sind und der Weingenuß im Hause zu den Seltenheiten gehört.

Die Kleidung der Fischer im österreichischen Küstenlande und in Istrien unterscheidet sich in nichts von jener der übrigen Leute des Arbeiterstandes am Lande; nur in Dalmatien, besonders im Seebezirke von Zara tragen die Fischer im Sommer Baumwollstoffe blauer Farbe als Beinkleid und dunkelfarbige Jacken, im Winter gewirkte Wollstoffe als Unterkleider und grobes Tuch (Rassetta) als Beinkleid und Jacke.

Die Krankenpflege ist bei der zerstreuten und isolierten Lage der meisten Fischerorte, ihrer meistens schlechten Kommunikationen untereinander, der großen Entfernung vom Sitze eines Arztes überhaupt und bei der bekannten Abneigung der jüngeren Ärzte gegen das Leben am Lande im besonderen, hauptsächlich aber bei der geradezu sprichwörtlichen Armut der meisten Fischerfamilien eine der heikelsten Fragen der sozialen Existenz der Seefischer. Darum ist es auch bei schweren Erkrankungen, besonders in ungünstiger Jahreszeit, oft mit den größten Geldopfern unmöglich, Fischerfamilien irgend welche ärztliche Hilfe zu leisten. Besonders in Dalmatien gibt es Gegenden, in welchen auf weit und

Digitized by Google

breit kein Arzt existiert, so daß die Pflege und Unterstützung des erkrankten Fischers und seiner Angehörigen zumeist der Familie des Betreffenden oder bei gänzlicher Armut der Mildtätigkeit seiner nächsten Nachbarn anheimfällt. Es ist dies bei der herrschenden Armut der Fischer ohne Besitz, bei der Mittellosigkeit der Ortsgemeinden, welchen diese angehören und bei dem fast gänzlichen Mangel an Wohlfahrtseinrichtungen in den österreichischen Seeprovinzen, besonders bei eintretendem Siechtum, einer der schwersten Lebenssorgen des Fischers, zu deren Linderung nur die Mittel einer naheliegenden Stadt oder eines größeren Ortes, in welchem sich eine öffentliche Heilanstalt befindet, helfend einzuspringen in in der Lage sind.

Das Gleiche gilt für die Altersversorgung invalider oder vor der Zeit erwerbsunfähig werdender Seefischer. Für die der Handelsmarine meistens angehörigen Leute dieser Kategorie existiert ein von der k. k. Seebehörde in Triest administrierter Marineunterstützungsfonds, aus welchem Seeleute nach Maßgabe der in der Handelsmarine innegehabten Grade und der jeweilig disponiblen Fondsmittel für den Fall gänzlicher Mittellosigkeit und Erwerbsunfähigkeit fortlaufende Unterstützungen erhalten, von welchem Benifizium aber die Klasse der Seefischer statutenmäßig ausgeschlossen ist. In allerneuester Zeit ist es gelungen, aus den für Fischereiübertretungen eingehenden Strafgeldern einen eigenen Fonds zu bilden und aus diesem alte und erwerbsunfähige Seefischer zu unterstützen.

Zum Militärdienste bestimmt, zieht der Fischer jenen in der Kriegsmarine unbedingt vor und leistet auch da Vorzügliches.

In gesellschaftlicher Beziehung ist derselbe im allgemeinen gutherzig und großmütig, aber leicht erregbar, ohne im Affekt gefährlich zu werden.

Gegen politische Agitationen gleichgültig, vermeidet er womöglich jede Teilnahme an solchen, läßt sich aber, einmal in solche geraten, mehr nach persönlicher Sympathie oder Antipathie als nach politischen Grundsätzen leiten.

Die Klasse der Fischhändler zerfällt nach den verschiedenen Aufgaben, welche sich diese in kommerzieller Beziehung stellen, in bestimmte Gruppen, deren ökonomische Verhältnisse sich wesentlich voneinander unterscheiden. So gibt es beispielsweise in den Städten von Triest, Pola und Fiume Geschäftsleute, welche nicht nur die Bedürfnisse des eigenen Marktes, sondern auch jene des Binnenlandes, mitunter so-

Digitized by Google

gar jene des Auslandes zu decken sich bemühen, infolgedessen ihre Einkünfte, weil mit einem entsprechenden Risiko verbunden, auch lohnend sind. — Mit diesen Fischhändlern stehen in den größeren Produktionsorten andere, meistens dem Fischereistande angehörige Personen in unausgesetzter Verbindung, welche nach Maßgabe der Umstände oder Nachfrage die frische Fischware für eigene oder fremde Rechnung aufkaufen und diese mittelst schnellfahrender Dampfschiffe an ihre Bestimmung absenden. Eine dritte Kategorie von Vermittlern des Fischhandels sind auf den größeren Märkten entweder die Fischer selbst oder deren Familienangehörige, die, sich nach der augenblicklichen Situation des Marktes richtend, ihre Ware mit größerem oder geringerem Gewinne an die Konsumenten abgeben.

Noch vor etwa 20 Jahren fanden Frauen, Kinder und kränkliche Personen der Fischerfamilien dauernde und lohnende Beschäftigung im Spinnen von Hanf und Flachs zur Bereitung von Netzgarn und in der Konfektion von Fischnetzen jeder Gattung und Größe, eine Arbeit, die durch die mittlerweile allgemein gewordene mechanische Netzstrickerei mit geringer Ausnahme vollständig eingegangen ist. Heutzutage beziehen die Seefischer ihren Netzbedarf fast ausschließlich aus den von den verschiedenen Fabriken des Auslandes in größeren Küstenorten errichteten Netzdepots, so daß nunmehr das Zuschneiden und die Garnierung, sowie die Instandhaltung der Netze von den Fischern und ihren Familienmitglieder besorgt wird.

Nach dem Gesagten können wir uns in Bezug auf die persönlichen Verhältnisse der österreichischen Seefischer, besonders aber mit Hinblick auf ihre sehr beschränkten Geldmittel bezw. auf den bestehenden Mangel des für den Betrieb der Hochseefischerei notwendigen Materials nicht günstig aussprechen. Die österreichische Seefischerei, wie sie heute an der Ostküste der Adriatischen Meeres von ihren Küstenbewohnern betrieben wird, ist noch immer nicht im stande, mit dem vorhandenen Materiale die Grenzen der Strand- und Küstenfischerei zu überschreiten, wozu sich überdies der Mangel einer zeitgemäßen fachmännischen Ausbildung der Leute gesellt.

Bei aller Tüchtigkeit der Küstenbewohner als Seeleute und ihrer ausgezeichneten moralischen und physischen Eignung für den Seedienst fehlt es denselben an dem für größere Unternehmungen wirtschaftlich-technischer Natur notwendigen Gemeinsinne und Assoziationsgeiste, ohne welchen die Gründung und der erfolgreiche Betrieb der Hochseefischerei ganz unmöglich ist. Um dies zu ermöglichen und nebenbei nach dem Muster anderer

Digitized by Google

Seestaaten die mit dem Fischereibetriebe eng verbundene Bewirtschaftung des Meeres in rationeller und nutzbringender Weise einzuführen, müssen Staats- und Provinzialverwaltung einheitlich zusammenwirken, um das vorhandene absolut unzureichende schwimmende Material (Fischerfahrzeuge) zu verbessern und zu vermehren, die Anlage geeigneter Vorrichtungen für den Fang des Thunfisches (Tonnare) zu unterstützen, Fischerschulen zu gründen, die Bildung eines Meliorationsfonds für die Seefischerei, wie solcher schon lange für die Unterstützung der Landwirtschaft besteht, durchzuführen, für eine den Produzenten zu gute kommende Verwertung der Seeprodukte durch Schaffung geeigneter Anlagen von Fischmarktseinrichtungen Sorge zu tragen, in erster Linie aber durch die Errichtung von Spar- und Vorschußkassen die Entschuldung und damit die Befreiung der abhängigen Fischer von den Gläubiger-Händlern mit allen zu Gebote stehenden Mitteln moralischer und finanzieller Natur zu fördern.

Eine der Haupturſachen der kritischen wirtschaftlichen und persönlichen Verhältnisse der Seefischer ist, wie bereits erwähnt, das beinahe gänzliche Verschwinden der kleinen Segelschiffahrt, ein Umstand, welcher die österreichische Regierung schon vor 10 Jahren in die Notwendigkeit versetzt hatte, für die Unterstützung der Handelsmarine alljährlich Millionen aufzuwenden, und erscheint es daher weder logisch noch gerecht, daß für die so arg darniederliegende österreichische Seefischerei, im Vergleiche zu der stammverwandten, mit dieser im engsten Verbande stehenden Handelsmarine, noch immer nichts oder doch nahezu nichts geschieht.

Die Folgen dieses argen und konstanten Versäumnisses sind auch leider nicht ausgeblieben und haben zu der traurigen Notwendigkeit geführt, daß den italienischen Fischern aus Chioggia, Bari und Taranto im Interesse der österreichischen Marktapprovisionierung mit Fischen geringer Qualitäten noch immer gestattet wird, die Fischerei innerhalb der Grenzen der österreichischen Territorialgewässer zum Schaden ihrer österreichischen Schicksalsgenossen zu betreiben.

Hierbei möchten wir auf die ausgezeichnete, soeben unter dem Titel „Zur Hebung der Seefischerei Österreichs" erschienene Publikation von Heinrich Adler (Wien 1903, Wilhelm Frick, k. u. k. Hofbuchhandlung) mit dem dringenden Wunsche aufmerksam machen, daß es an der Zeit wäre, daß diese wirtschaftliche Angelegenheit in den leitenden Kreisen

Digitized by Google

endlich jene Würdigung finden möge, welche sie mit Rücksicht auf ihre ganz besondere Wichtigkeit, sowie mit Hinblick auf die Bemühungen Italiens, das Los seiner Seefischer zu verbessern, schon lange verdient.

5. Fischereiverhältnisse in der Lagune von Grado.

Die Lebensverhältnisse der in der Lagune von Grado beschäftigten Fischer mit ihren in der Gesamtheit auf beiläufig 1200 Seelen angewachsenen Familienmitgliedern unterscheiden sich wesentlich von den Existenzbedingungen der in Grado selbst lebenden Leute, und jenen, welche dem Fischfange in offener See obliegen.

In der genannten, von den beiden Flüssen Natissa und Isonzo eingeschlossenen, gegen Norden von dem friaulischen Festlande begrenzten Lagune wird nämlich außer dem eigentlichen Fischfange, Fischzucht, das Einfangen von Fischbrut, das Einsammeln der gemeinen Krabbe (Carcinus maenas) und das Auflesen von Muscheltieren betrieben.

Noch aus den Zeiten der venetianischen Republik wird in den Lagunengründen und am angrenzenden Meeresstrande nach einem eigenen, in mancherlei Beziehung noch heute geltenden Reglement das Fischerhandwerk betrieben, dessen Bestimmungen in erster Linie die Schonung der hier vorkommenden Seetiere im Interesse ihrer Reproduktion bezwecken. Nach diesem Reglement beginnt das Fischereijahr am 14. Februar, um mit dem 13. Februar des darauffolgenden Jahres zu enden. Das Fischereijahr wird in sechs verschiedene Zeitabschnitte eingeteilt, von welchen die Sommersaison — d. i. die Zeit vom 12. Juli bis 7. September — die einträglichste ist, weil in dieser die gesellschaftliche Zaunfischerei (pesca delle serraglie) ihren Anfang nimmt. Dieselbe besteht darin, daß eine bestimmte Lagunenfläche noch vor Eintritt der Flut mit einer beweglichen und leicht zerlegbaren, bis auf den Grund reichenden Schilfrohrwand abgeschlossen wird, um hiermit das Entweichen der augenblicklich in dem abgesteckten Raume befindlichen Fische zu verhindern. Sobald die Ebbe einzutreten beginnt, flüchten sich die in dem auf obige Art abgeschlossenen Raume befindlichen Fische in die zahlreichen, am Lagunenboden vorhandenen Wasserläufe, und geraten dadurch, der immer stärker werdenden Strömung folgend, in die zwischen je zehn Rohrwandstücken eingebundenen Reifsäcke (cogoli), aus welchen dieselben nach gänzlich eingetretener Ebbe einfach gehoben werden. Die auf obige Art abgeschlossenen Lagunenflächen umfassen mitunter einen Raum von 4 Quadratkilometer, so daß sich die Zahl der zu einem jeden dieser Fänge aufzubietenden Fischer nach der Größe des abgesteckten Raumes richtet. Hat

Digitized by Google

der Fang durch das Auslösen und Ausschütten der Reissäcke sein Ende erreicht, so wird den diesen Augenblick abwartenden Leuten ärmerer Klassen (ghipanti) gestattet, in den Bereich des abgesteckten Raumes einzudringen und die in den Vertiefungen des Lagunenbodens etwa noch zurückgebliebenen Fische mittels eigener kleiner Netze (guatte) einzusammeln und diese für sich zu behalten.

Eine weitere, wirtschaftlich wichtige Fangperiode ist der mit eigenen Zugnetzen (passelere) in den Kanälen der Lagune vom 15. Februar bis 30. November dauernde Flunderfang. Auch die in der Zeitperiode vom 9. September bis 19. April des darauffolgenden Jahres erlaubte Armfischerei (pesca a braccio) ist von nicht geringer Bedeutung und hat den Fang der großen Meergrundel (Gobius ophiocephalus) zum Hauptgegenstande. Dieser Fang ist bei der in den Wintermonaten herrschenden niederen Temperatur ein äußerst beschwerlicher, und besteht darin, daß der hierbei beschäftigte Fischer zur Ebbezeit in die die Lagune durchschneidenden Kanäle eindringt, diese wie die einmündenden Wassergräben bloßen Fußes durchwatet und den entblößten Arm in die an den Seiten obiger Kanäle und Gräben befindlichen Löcher einführt, um die in diesen verborgenen Fische herauszuholen. Ist das Loch zu tief, so wird die hier übliche Stechgabel (fossenin) zu Hilfe genommen, wobei allerdings die so erbeuteten, ohnedies ordinären Fische nahezu wertlos werden.

Nicht minder wichtig ist die in die Zeitabschnitte vom 14. Februar bis zum ersten Sonntag des Juni und vom 8. September bis 25. Dezember fallende, den Lokalnamen „Peschiera“ führende Fischerei, welche darin besteht, daß an den Kanalmündungen mit Reissäcken versehene Abschlußnetze aufgestellt werden, in welche die Fische durch die in den Kanälen herrschende Strömung von selbst geraten.

Von ganz besonderer Bedeutung ist der in die Zeit vom 1. bis 30. April reichende Fang der Fischbrut in der Lagune und am nahen Meeresstrande, dessen unter der Rubrik „Fischzucht“ Erwähnung geschieht. Unter staatlicher Aufsicht betrieben, ist gegen diesen Fang insofern nichts einzuwenden, als derselbe tatsächlich zur Bevölkerung der in der Lagune von Grado befindlichen Brackwasserteiche bestimmt ist, bezw. den Interessen der österreichischen Seefischerei entspricht. Ein anderes Bewandtnis hat es dagegen mit dem in der Zeit vom 15. April bis 12. Juli in den Lokalitäten „Arre“ und „Fondai“ noch immer stattfindenden Fange der Goldbrassenbrut (semina delle oratelle), deren Produkt zum größten Teile zur Bestockung der in der nahen Lagune

Digitized by Google

von Venedig befindlichen Valli dient und zum offenbaren Nachteile der österreichischen Fischerei mittels eigener Boote (burchi) nach dem Auslande exportiert wird.

Sehr wichtig für Grado und dessen ärmere Bevölkerung ist der bereits erwähnte, das ganze Jahr hindurch inner- und außerhalb der Lagune gestattete, zumeist von Frauen und Kindern betriebene Krabbenfang, dessen Produkt hauptsächlich als Köder bei der zur Sommerszeit an der westlichen Küste von Istrien betriebenen Sardellenfischerei verwendet wird.

Zur Sicherstellung des im kommenden Jahre voraussichtlich notwendigen Quantums an Krabben begeben sich die betreffenden, diesem Handel obliegenden Geschäftsleute von Isola, Pirano und Rovigno nach Grado, allwo am zweiten Weihnachtstage die einschlägigen Lieferungsverträge abgeschlossen und die einer jeden Lieferung entsprechende Darangabe (donativo) unter der Bedingung ausbezahlt wird, daß jeder Sammler das Produkt seiner Mühen ausschließlich nur an jenen Unternehmer abliefern dürfe, von welchem er die Darangabe angenommen hat. Die Maßeinheit für solche Lieferungen ist der Sack im Durchschnittsgewichte von 25 kg, dessen Preis zwischen 2,50 und 2 Kronen variiert. In anderen Jahreszeiten dient die gemeine Krabbe auch als Nahrungsmittel und kommt als solches im Frühjahr nach kaum erfolgter Häutung unter dem Namen „Molecca" in den Handel.

Im Oktober dagegen werden die mit reifen Eiern gefüllten Weibchen dieses Schaltieres eingesammelt und unter der Benennung „Masanetta" nach dem österreichischen und italienischen Friaul versendet, um, in gesalzenem Wasser einfach abgesotten, von der dortigen Bevölkerung mit Vorliebe genossen zu werden. Als Tauschobjekt für dieses Produkt erhalten die Fischer Maiskörner frischer Fechsung zur Bereitung ihrer als Hauptnahrungsmittel dienenden Polenta.

Reichliche Beschäftigung bietet den Gradeser Frauen und Kindern das meistens in die Winterszeit fallende Einsammeln von Muscheltieren, wozu besonders die strahlige Gienmuschel (Venus gallina), die gemeine Pfeffermuschel (Scorbicularia piperata), die Herzmuschel (Cardium edule), die gemeine Messerscheide (Solen vagina), die glatte Kammmuschel (Pecten glaber) und die warzige Venusmuschel (Venus verrucosa) gehören. Bei der geringen Entlohnung, welche diese mühevolle Arbeit abwirft, lernt man erst die Not und Genügsamkeit dieser armen Bevölkerung kennen, indem Scharen von Frauen jeden Alters und halbnackte Kinder bloßfüßig, mit hochaufgeschürzten Kleidern, die schlammigen,

Digitized by Google

nicht selten vereisten Barenengründe der Lagune oder die sandigen, von der kaum zurückgetretenen Flut noch nassen Flächen des Meeresstrandes stundenlang absuchen, um ein paar Heller zu verdienen.

Die Lagunenfischerei wird mit kleinen flachen Booten, Battellina und Sandolo benannt, betrieben, deren Bau und Ausrüstung mit wenig Geld zu beschaffen sind. Auch die hier verwendeten Netze, Reiffäcke, Fischzäune und sonstigen Fischereigeräte dürfen wenig kosten und werden von den armen Fischern zur Vermeidung von Neuanschaffungen bis auf das äußerste ausgenützt.

Die Lagunenfischer und deren Familien sind von einer unverdrossenen Arbeitsamkeit und seltenen Genügsamkeit.

Das materielle Leben derselben gehört unstreitig zu dem entbehrungsreichsten der österreichischen Küstenregion, da diesen Leuten bei kargem Verdienste alle jene Genüsse und Bequemlichkeiten versagt sind, die dem Landmanne armer Gegenden wenigstens während der günstigen Jahreszeit mehr oder minder gegönnt sind. In ihren elenden und feuchten, aus Schilfrohr und getrocknetem Schlamme erbauten Hütten, ohne Türen, Fenster und Rauchabzüge, fehlt es, mit Ausnahme eines an einer Kette über der Feuerstelle hängenden Kupferkessels, an Einrichtungsstücken was immer für einer Art und Gattung, so daß diese ärmlichen Wohnstätten nach den heutigen, noch so bescheidenen Lebensanforderungen in einem zivilisierten Lande nur schwer als menschliche Behausungen gelten können.

Trinkwasser muß oft stundenweit entweder vom Lande oder von Grado her in Holzfässern mittels Booten zugeführt werden.

Obst und Gemüse fehlen das ganze Jahr hindurch gänzlich.

Im Sommer von der Hitze und von nach Milliarden zählenden Schwärmen häßlicher Stechmücken geplagt, haben die armen Leute im Winter an Kälte und an den zerstörenden Wirkungen der hier herrschenden Nebel und Feuchtigkeit zu leiden, so daß dieselben, ohne Unterschied des Geschlechts, bei kaum erreichtem 50. Lebensjahre dem Siechtum und geistiger wie physischer Erschöpfung entweder erliegen oder dem Armensäckel der Gemeinde von Grado zur Last fallen.

Die als Wohnungen dienenden Fischerhütten sind im inneren Lagunenbereiche teils auf kleinen Inseln, teils auf den die Brackwasserteiche umgebenden Dämmen errichtet und stehen weder mit dem Festlande noch untereinander in regelmäßigem Verkehr. Den arbeitsfähigen Bewohnern derselben dienen diese eigentlich nur als Schlafstätten, weil nach Maßgabe des Eintritts von Ebbe und Flut sowohl bei Tag als bei Nacht gearbeitet werden muß. Darum bleiben

Digitized by Google

die Leute auch das ganze Jahr hindurch in ihrer trostlosen Abgeschiedenheit, aus welcher die Erwachsenen nur dann herauskommen, wenn es sich darum handelt, an gewissen Sonntagen des Jahres und großen Feiertagen, wie z. B. am Dreikönigstage, in der Karwoche vom Gründonnerstag bis zum zweiten Ostertage, am ersten Sonntage des Juli (an welchem die feierliche und höchst originelle, von geschmückten Frauen und Fischern in reich beflaggten Booten veranstaltete Prozession nach dem Sanktuarium von Barbana stattfindet), am Fronleichnamstage, Mariä Himmelfahrt (15. August) und am Weihnachtstage, an den in Grado üblichen, mit großem Pompaufwande verbundenen Kirchengängen teilzunehmen. Daß bei solchen Gelegenheiten dem Gotte Bacchus in ausgiebigster und lärmendster Weise von jung und alt bis spät in die Nacht gehuldigt wird, darf den armen, an Entbehrungen jeder Art leidenden Leuten nicht verübelt werden, und kommt es nicht selten vor, daß erst in den Morgenstunden singende und lärmende Gruppen unersättlicher Zecher die Wirtshäuser, Gassen und Plätze von Grado räumen, um wieder in die stille Lagune und an die dortselbst ihrer harrende Tagesarbeit zurückzukehren.

Im allgemeinen sind die Fischer der Lagune und der Stadt Grado von höchst religiösen Gefühlen beseelt, zu guten und pietätvollen Handlungen stets bereit und dem Bösen entschieden abgeneigt. Darum sind auch Rauferzesse und leidenschaftliche Szenen jedweder Natur ausgeschlossen, und herrscht besonders zwischen den Angehörigen des Fischergewerbes die Tendenz vor, sich gegenseitig nützlich zu sein und einander nötigenfalls moralisch und materiell zu unterstützen. Jeder Fischer einer und derselben Unternehmung nimmt ohne Unterschied des Alters und seiner Fähigkeiten ungeschmälert an dem Gesamtertrage der geleisteten Arbeit teil, oder mit andern Worten: es arbeitet der Stärkere für den Schwächeren, welchem in Ausübung der jeweiligen Operation der leichtere Arbeitsteil zugedacht zu werden pflegt.

Die Bevölkerung der Stadt und Lagune von Grado ist durchweg italienischer Abstammung und römisch-katholischer Konfession. Dieselbe nimmt nicht nur aus voller innerer Überzeugung und ohne jedwede Ostentation an den kirchlichen Übungen ihrer Pfarrgemeinde teil, sondern fühlt auch eine gewisse Befriedigung in sich, trotz karger Einkünfte ihr Scherflein zur Erhaltung, Ausstattung und Ausschmückung der eigenen Kirche beizutragen. An Festtagen sind die drei historisch merkwürdigen Kirchen der Stadt, und zwar die berühmte, aus dem 5. Jahrhundert stammende Domkirche, sowie jene der Beata Vergine delle Grazie und

Digitized by Google

des heiligen Johannes vom frühen Morgen bis zum Abend von Andächtigen gefüllt, welche sich nicht damit begnügen, hier ihren Heiligen zu opfern, sondern auch sonst stets bereit sind, an ihren notleidenden Mitmenschen durch Almosen und gute Werke Taten christlicher Liebe zu üben. Hierbei werden die Eltern und eigenen Anverwandten, wenn sie arbeitsunfähig geworden, nicht vergessen und mit diesen der karge Erwerb, soweit dies nur immer tunlich ist, geteilt. Nur dort, wo diese Hilfe nicht mehr ausreicht, springt die, wenn auch arg verschuldete Gemeinde immer bereitwilligst ein; sie beschäftigt sich soeben mit dem Plane zur Errichtung eines den heutigen Anforderungen mehr entsprechenden Versorgungshauses für arme und erwerbsunfähige Fischer.

Unüberwindliche Schwierigkeiten bietet seit jeher der Schulunterricht der Kinder aller im Lagunenbereiche wohnhaften Fischerfamilien, da die zerstreute Lage der Fischerhütten, der Mangel geeigneter Kommunikationsmittel, die große Armut der Fischer sowie die Notwendigkeit, auch die Kinderkraft zur Arbeit heranzuziehen, dem Schulbesuche entgegensteht. Die Folge davon ist, daß die heranwachsende Jugend auf die Wohltat des Schulunterrichts zum größten Teile noch immer verzichten muß, und dadurch krasser Unwissenheit und dem hier herrschenden Aberglauben nicht gesteuert werden kann.

Ebenso trostlos liegen die ökonomischen Verhältnisse der Gradeser Lagunenfischer und ihrer Familien. Das ganze Produkt ihrer harten Arbeit wandert nämlich ohne Ausnahme in die Hände zweier Fischhändler von Grado zu alljährlich im vorhinein festzusetzenden Lieferpreisen, welche zu den auf den nahen Märkten von Triest und Venedig üblichen Verkaufspreisen in keinem Verhältnisse stehen. Die Produzenten erhalten aber statt Bargeld meistens Lebensmittel minderer Qualität, und auch diese zu hohen Preisen. — So kommt es jetzt beispielsweise vor, daß dem Fischer Wolfsbarsche im Sommer mit 1,20 Kronen, im Winter mit 1,60 Kronen per Kilogramm, Goldbrassen mit 1,00—1,60, Steinbutt mit 1,00, Seezungen mit 0,52, Meeräschen mit 0,50, Meergrundeln, Aale und Flundern mit 0,34 Kronen per Kilogramm berechnet werden, während der eigentliche Erlös für diese Fischgattungen schon auf dem nächsten Markte nicht selten das Doppelte, ja oft gar das Dreifache des Lieferpreises erreicht. Die natürliche Folge dieses ungesunden Zustandes ist, daß der eigentliche Produzent, um leben zu können, seine Ware zu stets fixen Minimalpreisen abzugeben gezwungen ist, während der Abnehmer nicht nur in den stets wechselnden hohen Marktpreisen der Fische, sondern auch im

Digitized by Google

Verkaufe der an den Fischer meistens auf Kredit zu liefernden Lebensmittel Gewinste realisiert, welche den meistens verschuldeten Produzenten in einem höchst bedauerlichen Abhängigkeitsverhältnisse erhalten und den Zwischenhändler in ganz unbilliger Weise in kurzer Zeit bereichern.

Das ist das traurige Los hunderter, fast ausschließlich von Mais und schlechten Fischen lebender Familien, deren Angehörige seit einer langen Reihe von Jahren von den oben geschilderten Leiden und Entbehrungen heimgesucht, schon in ihrer Jugend den Stempel des Elends auf ihrem abgehärmten Antlitze zur Schau tragen, ohne daß sich bis auf den heutigen Tag irgend jemand gefunden hätte, diesem sozialen Jammer ein Ende zu machen.

6. Fischerei-Vereine und -Genossenschaften.

Das noch vor kurzem in den Kreisen der österreichischen Seefischerei arg darniederliegende Assoziationswesen hat sich in den letzten Jahren, dank der Bemühungen des österreichischen Vereins für Seefischerei und Fischzucht und der unausgesetzten Tätigkeit der k. k. Seebehörde in Triest diesen Industriezweig zu heben, in erfreulicher Weise gebessert.

Es ist die Hoffnung vorhanden, daß bei richtiger Erkenntnis der hohen wirtschaftlichen Bedeutung der Seefischerei für den Gesamtstaat und bei kräftigerer Unterstützung derselben seitens der österreichisch-ungarischen Regierungen durch energische und zielbewußte Arbeit das bisher Versäumte baldigst nachgeholt werde.

Ein Aufschwung ist auf diesem gemeinsamen Arbeitsfelde um so mehr zu erwarten, als der österreichischen Seefischerei seit dem Jahre 1898 in den Kreisen der k. u. k. Kriegsmarine das lebhafteste Interesse entgegengebracht wird.

Der österreichische Verein für Seefischerei und Fischzucht zählt nach seinem am 9. April 1903 erstatteten Rechenschaftsberichte für das Jahr 1902 im ganzen 658 Mitglieder, von welchen 105 der k. u. k. Kriegsmarine angehören.

Sein Vermögensstand bezifferte sich mit 31. Dezember 1902 im ganzen mit 102 097,19 Kronen, von welchen 11 000 Kronen für die Aktivierung der Hochseefischerei und 20 000 Kronen für die Beschaffung einer Zentrifugalpumpe zu Baggerzwecken bestimmt sind.

Wesentliche Verdienste hat sich dieser Verein durch die Einführung und spätere Unterstützung der künstlichen Austernzucht, für die Hebung und Verbesserung der Sardellen-, Thun-, Korallen- und Schwamm-

Digitized by Google

fischerei, die allmähliche Einführung der Hochseefischerei, die Vertilgung der Delphine und sonstiger, der Fischerei schädlichen Seetiere erworben.

Eine der besten und segenbringendsten Einrichtungen dieses Vereins gipfelt in der Bewilligung unverzinslicher Darlehen an mittellose Fischer gegen Rückzahlung in Raten, zur Ermöglichung des Ankaufs von Booten und Fischereigeräten. Hierbei gilt der Grundsatz, daß der Darlehenswerber Mitglied des Vereins und als ordentlicher und tüchtiger Fischer bekannt sei. Zur Vermeidung von Mißbräuchen gilt als Regel, daß die Vereinsleitung die für die verschiedenen Materialanschaffungen entfallenden Geldbeträge nicht dem Darlehenswerber übergibt, sondern diese dem Lieferanten des bestellten Materials gegen eine schriftliche Erklärung des Empfängers über den richtigen Erhalt der gelieferten Gegenstände ausbezahlt.

Seit der in das Jahr 1888 fallenden Gründung des Vereins haben die unter obigem Titel bewilligten Darlehen die Gesamtsumme von 115 636,58 Kronen erreicht; während die eingegangenen Rückzahlungen sich auf 71 961,74 Kronen bezifferten, so daß seit Ende Dezember 1902 ein Aktivausstand von 43 674,84 Kronen sich ergab.

Von den seit 1. Januar 1903 bestehenden Fischergenossenschaften möchten wir erwähnen:

11 Konsortien für den Betrieb der Sardellen- und Makrelenfischerei in Pola, Lisignano, Malinska, Veglia, Cherso, Predošćica, Ragusavecchia, Ist o und Premuda;

19 für den Thunfischfang in St. Croce bei Triest, Castelmuschio, Buccari, Castelvenier, Jesenice, Novegradi, Arbe, Saline, Sale, Esopiccolo und Kale;

die erste österreichische Fischzucht- und Handelsgesellschaft für den Fang und Handel von Hummern und Langusten in Valbandon bei Pola;

2 für Schwammfischerei in Crappano und Zlarin;

1 für Korallenfischerei in Zlarin;

1 für Grundfischerei mit dem Schleppnetze (Cocchia) in Cherso;

4 für Winterfischerei (con tratte invernali) in Arbe, Novaglia, Zuri und Barbato;

1 für den Fischfang an der Narentamündung mit dem Sitze in Fortopus (Consorzio narentano di pesca) und

2 für künstliche Austernzucht in Cherso und Ponte.

Digitized by Google

7. Fischerboote, Netze und sonstige Fischereigeräte.

Die Fischerboote teilen sich je nach ihrer Bestimmung in Fang- und Hilfsboote.

Von ersteren seien erwähnt für das österreichische Küstenland, Triest und Istrien: der Bragozzo, die Tartana, der Toppo und der Battello; für Dalmatien: der Leuto, die Gaeta und der Guzzo. — Als Hilfsboote dienen im österreichischen Küstenlande, Triest und Istrien: die Brazzera, die Battellina, der Sandolo und der Zoppolo; in Dalmatien: die Gaeta luminiera, der Caicchio und der Zoppolo.

In Bezug auf Konstruktion, Dimensionen, Raumgehalt, Eindeckung, Bemastung, Besegelung, Bemannung, Anschaffungspreis und Verwendung der Fangboote können die in nachfolgender Tabelle (S. 150) enthaltenen Daten als Anhaltspunkte dienen.

Von den im österreichischen Küstenlande und in Istrien als Hilfsboote dienenden Fahrzeugen sei vor allem die als Transportmittel dienende Brazzera, ein großes 10—11 m langes, am Bug gedecktes Kielboot von zwei bis drei Tons Raumgehalt im Werte von 400—700 Kronen, erwähnt, welche aber durch die stete Zunahme der Lokal-Dampfschiffahrt, welcher die Verfrachtung des Frischfisches fast überall zugefallen ist, für Fischereizwecke immer entbehrlicher wird.

Die Battellina ist ein 4—6 m langes offenes Flachboot, von 1,45—1,50 m Breite und 0,45 m Raumtiefe und wird zum Angeln, Fischstechen sowie zum Fischfange mit kleineren Netzen benutzt. Größere Boote dieser Gattung sind mit einem zum Ausheben geeigneten Maste versehen, welcher nach Bedarf in die Achterbank, in eine zu diesem Behufe vorhandene Fischung mit darunter befindlicher Spur, eingesetzt wird.

Der Sandolo, in Istrien auch Battana genannt, ist ein offenes, plump gebautes Flachboot, das sowohl in der Lagune von Grado als in Istrien zum Fischfange mit der Angel und Stechgabel verwendet wird. Dieses Boot wird in der Lagune mit zwei bis vier Riemen auf entsprechenden Gabeln fortbewegt. In offener See pflegt man dasselbe mit einem an beiden Seiten vorragenden Querholze auszustatten, an dessen Enden Rudergabeln aufgesteckt sind. Bei dieser Vorrichtung kann ein Mann allein beide Riemen zum Fortbewegen des Bootes bedienen.

Der Zoppolo ist ein höchst primitives, meist aus einem ausgehöhlten Baumstamm hergestelltes Fahrzeug, vorn und achter gleich-

Digitized by Google

Benennung der Boote	Konstruktion	Dimensionen in Meter: Länge	Breite	Raumtiefe	Raumgehalt in Tonnen	Eindeckung	Anzahl der: Masten	Segel	Besatzung	Anschaffungspreis in Kronen	Verwendung im Fischfange
Bragozzo	Flachboot	12—13	3,30	1,00	8—10	Bug und Heck sind eingedeckt	2	2	4—5	1600—2000	fischt mit dem zweiflügeligen Schleppnetze (Cocchia).
Tartana	"	14—16	3,80	1,20	10—12	vollkommen eingedeckt	2	2	3—4	2000—2400	fischt mit dem gleichnamigen Schleppnetze
Toppo	"	9—10	2,40	0,87	4—5	offen	1	1	4—6	700—800	fischt mit einfachen Stellnetzen (Manaida und Sardellera).
Batello	"	7—8	1,80	0,80	3—5	ged. mit je einer Luke mittelschiffs u. achter	2	2	4—6	800—900	fischt meistens mit dem dreimaschigen Stellnetze (Gombina).
Leuto	Kielboot	7—8	2,50	1,50	4—5	gedeckt, mit einer Luke mittelschiffs	1	1	7—8	1300—1400	wird im Sommer zum Sardellenfange mit dem Zugnetze, im Winter mit Schleppnetzen jeder Gattung verwendet.
Gaeta	"	5—6	2,50	1,50	2—6	gedeckt, m. einer Luke am Vorderteil	1	1	6—8	400—900	wird meistens in hoher See mit dem einfachen Stellnetze (vojga) benützt.
Guzzo		4—6	1,50	0,60	1	offen	1	1	3—4	200—240	dient für Fänge von geringer Bedeutung.

Digitized by Google

mäßig abgerundet und nur seitlich durch eine Bretterwand geschützt. Auch bei diesem Fahrzeuge ist in der Mitte ein Querholz zum Tragen von Ruderdullen vorhanden. Dieses Boot kommt immer mehr außer Gebrauch und steht nur noch vereinzelt in der Bucht von Triest, in einigen Häfen Istriens und in den dalmatinischen Gewässern von Arbe und Pago in Verwendung.

Die Gaeta luminiera ist ein bei der Sardellenfischerei mit dem Zugnetze (Tratta) und zur Beleuchtung des Fangplatzes bezw. zum Anlocken der Fische bestimmtes Boot und führt vorn, steuer- und backbord einen hölzernen Träger, an dessen äußerem Ende ein aus Eisenstäben zusammengesetzter korbartiger Rost befestigt ist, auf welchem ein Holzfeuer angezündet und dieses nach Bedarf oft stundenlang forterhalten wird. Durch die in neuester Zeit eingeführte Beleuchtung der Fangplätze mittelst Azetylengas wird in Booten dieser Art der zur Erzeugung und Verwendung dieses Gases nötige Apparat installiert.

Der Caicchio, auch Passera genannt, ist ein auf Kiel gebautes, mit Spanten und Längsplanken konstruiertes Fahrzeug mit scharfem Bug und gesterntem Heck, welches nach Bedarf von ein bis vier Mann gerudert wird. Dasselbe ist ganz offen, mit Ruderbänken versehen und kann eventuell auch als einmastiges Segelboot benutzt werden.

Sowohl der Zoppolo als der Caicchio werden im Fischereibetriebe zu allerlei Zwecken, wie z. B. zum Fange mittelst Angel und Stechgabel sowie zum Transporte von Fischen und sonstigen Meeresprodukten verwendet.

Nach den letzten statistischen Ausweisen der k. k. Seebehörde in Triest für das Fischereijahr 1901 (d. i. vom 23. April 1901 bis 22. April 1902) verteilte sich das schwimmende Material und dessen Wert, nach Seebezirken geordnet, wie folgt:

im Seebezirke von	Anzahl der Boote	Gesamtwert in Kronen
Triest	1 009	466 130
Rovigno	253	121 322
Pola	230	50 540
Lussinpiccolo	344	109 486
Zara	556	214 150
Ragusa	910	397 158
Spalato	703	275 996
Meljine	61	15 420
Summe	4 066	1 650 202

Digitized by Google

Die von den Fischern Istriens und Dalmatiens verwendeten Netze weisen bezüglich ihrer Form und Größe eine große Verschiedenheit auf und wechseln deren Benennungen zumeist nach den Orten, an welchen sie gebraucht werden; daher kommt es, daß eine und dieselbe Netzgattung verschiedene Namen hat.

Im allgemeinen können die Netze in drei Hauptgruppen, und zwar in Stand-, Schlepp- und Wurfnetze, und diese wieder in charakteristisch geformte Nebengruppen, eingeteilt werden.

Die Stand- oder Stellnetze werden entweder in seichten Gewässern mittelst eigener, in den Grund eingetriebener Holzpflöcke am Meeresboden aufgestellt oder in größeren Tiefen an einem mit Schwimmern versehenen Taue von Booten auf eine gewisse Entfernung vom Fangplatze in bestimmter Richtung für einige Stunden ausgeworfen. Solche, meistens zum Fange von Zugfischen (Sardellen, Anchovis, Makrelen usw.) verwendete Netze bestehen meistens aus mehreren Stücken, die untereinander mittelst eines entsprechend starken Taues (Reep) zu einer langen Wand (Fleeth) verbunden sind und während des Fischfanges in einer gewissen Spannung erhalten werden.

Die Dimensionen solcher Netze (Länge und Höhe), Maschenweite, Stärke des Fadens sowie die Konstruktion des Netzes selbst (Zuschnitt und Ausstattung) variieren je nach der Bestimmung der einzelnen Netzgattungen und zerfallen in:

a) einfache oder einwandige und

b) dreimaschige oder mehrwandige.

Zu den einfachen Standnetzen gehören:

		Durchschnittswert in Kronen für je 1 Stück
die Sardellennetze	Sardellera bassa	30
	dto. alta (Vojga) . .	50
	Manaida	200
	Sardonera	50
das Ährennetz (Agonera)	. . . . .	45
das Brassennetz (Bobbera)	. . . . .	30
das Makrelennetz (Scombrera)	. . . . .	40
das Scheuchnetz (Rete da ludro)	. . . . .	50
die Hainetze	Cagnera	20
	Squaenera	4

Digitized by Google

		Durchschnittswert in Kronen für je 1 Netz
die Thunnetze	Palandara	120
	Tonnara	120
das Buttnetz (Rombara)		80

Zu den dreimaschigen Standnetzen gehören:

		für je 1 Netzstück
das Flundernetz (Passelera)		6
die Scheuchnetze	Gombina	40
	Cerberao	50
das Labyrinthnetz (Saltarello)	1 Netz	400

Die Standnetze sind mit sehr geringer Ausnahme aus Baumwollgarn erzeugt und werden in vollkommen fertigem Zustande fast ausschließlich aus deutschen Fabriken bezogen.

Hanf- und Flachsnetze dieser Gattung sind beinahe gänzlich außer Gebrauch gesetzt worden, und zwar erstere ihrer geringen Tauchung und Dauerhaftigkeit, letztere ihrer Kostspieligkeit wegen.

Im Inlande erzeugte Netze finden nur am Meeresstrande und in unmittelbarer Nähe der Küste Verwendung.

In offener See, besonders auf größere Entfernung von der Küste, wird der Feinheit und tadellosen Konfektion der Netztücher und ihrer genauen Ausstattung halber nur mehr ausländisches Fabrikat benutzt.

Die Schleppnetze teilen sich in Zug-, Einschluß- und Scharrnetze.

Das Netz zum Fangen der Fischbrut (Trattolina da anguelle)	1 Netz	100	Kronen,
das Makrelenzugnetz (Tratta da Maride e Lanzardi)	1 „	400	„
das große Sardellenzugnetz (Tratta grande estiva da Sardelle)	1 „	1200	„
das Anchovizugnetz (Tratta da Sardoni)	1 „	1000	„
das Äschenzugnetz (Tratta da cefali)	1 „	4000	„

	Durchschnittswert in Kronen für je 1 Netz
das dalmatinische Hamenzugnetz (Tratta a cogollo, dalmata)	100
das große Grundzugnetz, (Tratta da fondo; slavisch Migavica)	600
und das große Zuggarn (Sciabaccone)	800

Digitized by Google

Von den Einschlußnetzen sind zu erwähnen:

	Durchschnittswert in Kronen für je 1 Netz
das kleine Einschlußnetz (Palandara)	1000
und das große Einschlußnetz (Tonnara)	4000

beide zum Fange des Bonit- und Thunfisches.

Die Zug- und Schleppnetze jeder Gattung und Größe bestehen des geringeren Kostenaufwandes wegen ohne Ausnahme aus Hanfgarn. Nur an einigen wenigen Orten wird von einzelnen Fischern bereits versucht, auch für diese Netze, oder wenigstens für deren Mittelstücke, Baumwollgarn zu verwenden, weil die qualitativen Vorzüge des letzteren dafür sprechen.

Nur der hohe Einfuhrzoll auf Netze aus Baumwollgarn spricht noch gegen deren Verwendung, und würde es sich im Interesse der österreichischen Seefischerei dringend empfehlen, die fabriksmäßige Erzeugung von Netzen aus Baumwollgarn mit allen gesetzlich zulässigen Mitteln in der ausgiebigsten Weise aus dem Grunde zu fördern, weil die technische Verwendung dieses Materials zu Fischereizwecken seiner eminenten Eigenschaften halber die Hanffabrikate schließlich doch verdrängen wird.

Tücher aus Hanfgarn für Zug- und Schleppnetze werden ausschließlich aus dem südlichen Italien, und zwar zum größten Teile von Trani und Molfetta bezogen, wo die diesbezügliche Arbeitskraft eine so billige geworden ist, daß es sich nicht mehr lohnt, diese Gegenstände, wie es ehemals in den Fischerfamilien des Küstenlandes und Dalmatiens Brauch gewesen, im eigenen Lande zu erzeugen.

Als Scharrnetze können gelten:

		Durchschnittswert in Kronen für je 1 Netz
der Grippo	bestehend aus je zwei stark beschwerten Netzflügeln und einem schweren Reissacke	100
die Bragagna		180
die Tartana und		150
die Cocchia		200
Als Wurfnetz dient:		
der Rizzaio		20
und als Hebenetz:		
der Köscher (Volega)		5
Zu den üblichen Scharrgeräten gehören:		
das Scharrnetz (Mussolera)		20
das Austernnetz (Ostreghera)		20
und der Hamen (Guatta)		6

Digitized by Google

Von den bekanntesten Greif- und Hebewerkzeugen kommen in Betracht:

	Durchschnittswert in Kronen für je 1 Stück
der Muschelheber (Asturera)	3
das Hebeeisen (Grampa) und	3
die Fischerzange (Tenaglia)	3

Von den Angelgeräten seien erwähnt:

die Grundleine (Parangale)	40
die Langleine (Pannola)	10
die Angelschnur (Puschia) für Tintenfische	1
der Angelstab (Brancarella)	1
die Handleine (Togna)	1
und die Stableine (Lenza)	1

Als Fischereigeräte stehen noch im Gebrauche:

der Lagunen-Reifsack (Cogollo lagunare)	20
der Rutenkorb (Fischreuse, Nassa)	2
die Fischreuse aus Metalldraht (Nassa di metallo)	12
die Stechgabel (Fiocina)	3
und der Fischzaun (Grisiola)	2

Nach der letzten, bei der k. k. Seebehörde in Triest für den Zeitraum vom 23. April 1901 bis 22. April 1902 zusammengestellten Statistik verteilen sich die Werte der vorhandenen Netze und sonstigen Fischereigeräte in folgender Weise:

auf die Seebezirke von	Gesamtwert in Kronen
Triest	145 158
Rovigno	445 661
Pola	125 749
Lussinpiccolo	234 851
Zara	369 148
Spalato	594 633
Ragusa	306 781
Meljine	27 856
Summe	2 249 837

Mit den statistischen Ausweisen der früheren Jahre verglichen, läßt sich seit etwa 20 Jahren ein wenn auch langsamer, so doch konstanter Fortschritt in der Anschaffung und Verwendung des zum Fischereibetriebe nötigen Materials wahrnehmen.

Digitized by Google

Die schweren und primitiven Geräte verschwinden allmählich aus dem Inventarbestande unserer Fischer, um neueren, leichter zu handhabenden und dabei solideren Platz zu machen. Besonders in letzterer Zeit sind in Schnitt und Ausstattung der größeren Zugnetze sowie in der Einführung gänzlich neuer Netze und Geräte Neuerungen zu verzeichnen, welche alle dahin zielen, den Fischfang immer mehr nach dem offenen Meere zu lenken, um damit die allzu starke Ausnutzung der Küstengewässer zu verhindern. Dieser Erfolg ist zum großen Teile den Bemühungen der Seeverwaltung im allgemeinen und der unmittelbaren Einwirkung technisch gebildeter Regierungsorgane auf die Fischer zu danken, welche dahin gehen, nach Maßgabe der vorhandenen, allerdings sehr beschränkten Geldmittel neue Geräte anzuschaffen und diese den Fischern zur praktischen Benutzung für einige Zeit unentgeltlich zu überlassen.

Gleichzeitig wird von behördlicher Seite unausgesetzt dahin gewirkt, die schädlichen Fanggeräte zu verbieten, für deren langsame Ausmerzung Sorge zu tragen und auf solche Weise die natürliche Reproduktion der wirtschaftlich nützlichen Seetiere zu fördern.

Auch für die Einführung neuer und rationeller Fangmethoden, bei möglichster Ausnutzung der Fischgründe, wird insofern gesorgt, als unbemittelte Fischer, welche solche Versuche zu unternehmen sich anheischig machen, auch materiell in die Möglichkeit versetzt werden, diese im eigenen Interesse und in jenem der Allgemeinheit unter behördlicher Leitung und Aufsicht durchzuführen.

Was vor allem not tut, seiner Kostspieligkeit wegen aber ohne staatliche Unterstützung nie und nimmer zu erreichen sein wird, weil die Klasse der österreichischen Seefischer in ihrer überwiegenden Mehrheit die hierzu nötigen Geldmittel unmöglich aufzubringen vermag, wäre die Einleitung einer Aktion zu Gunsten der Hochseefischerei. Diese Aktion bestünde im Sinne der von der Fischerei-Enquêtekommission im Jahre 1896 gestellten Anträge, sowie nach dem Urteile kompetenter Fachkreise und volkswirtschaftlicher Kapazitäten in der Beschaffung des zum Betriebe der Hochseefischerei notwendigen schwimmenden Materials.

Die an der österreichisch-ungarischen Küste vorhandenen Fischerfahrzeuge sind viel zu klein und viel zu schwach, um auch zu günstiger Jahreszeit ohne Gefährdung des Lebens ihrer Bemannungen die hohe See mit der Aussicht auf einigen Erfolg halten zu können.

Digitized by Google

Trotz aller noch so guten Eigenschaften des österreichischen Seefischers als Seemann muß dieser, wenn er in See gehen und dieser ihre Schätze abringen will, erst materiell in stand gesetzt werden, sich einem Elemente anzuvertrauen, dessen Gewalt und Tücke nur demjenigen bekannt sind, der das Seeleben mit allen seinen Eindrücken und Wirkungen auf das Gemüt und den physischen Organismus des Menschen beobachten und kennen zu lernen Gelegenheit hatte. Der Mangel an seetüchtigen Booten ist auch der einzige Grund der bisherigen geringen Entwicklung der österreichischen Fischereiverhältnisse zur See und kann bei dessen Fortbestehen an eine Hebung und Besserungderselben nicht gedacht werden. Es handelt sich, mit wenigen Worten gesagt: um die Aufbringung eines Fonds, aus welchem unbemittelte Fischer rückzahlbare Vorschüsse zur Anschaffung seetüchtiger Boote erhalten, welche diesen in günstiger Jahreszeit gestatten, so lange es nötig ist, in hoher See und nicht, wie bis jetzt, in steter Nähe der Küste zu bleiben. Nur auf diese Weise wird es möglich sein, die österreichisch-ungarischen Seefischer zu dem zu machen, wozu sie vermöge ihrer physischen und moralischen Eigenschaften in hohem Grade befähigt sind, die so oft und mit Recht beklagte fremde Konkurrenz sofort abzuschwächen und allmählich zu beseitigen, einen rationellen und gewinnbringenden Fischereibetrieb bei Schonung der hohen Produktionskraft des Adriatischen Meeres auf immerwährende Zeiten zu sichern und eine regelmäßige und konstante Approvisionierung der Fischmärkte der eigenen Küste und jener des Binnenlandes ohne die bisherigen Schwankungen und Unsicherheiten des Bezuges an frischen und sonstigen Seeprodukten zu ermöglichen.

Noch im laufenden Jahre werden unter fachmännischer Leitung in den dalmatinischen Gewässern, und zwar ausschließlich in hoher See, Versuche mit großen Stell- und Einschlußnetzen zum Fange von Makrelen, Thun- und Bonitfischen stattfinden, welche alldort besonders zur Sommerzeit in bedeutenden Mengen aufzutreten pflegen. Auch dieser Fischereibetrieb wird die Anschaffung großer und starker Segelfahrzeuge, noch besser aber schnellfahrender Dampfboote notwendig machen.

Wie verlautet, soll sich die Seeverwaltung entschlossen haben, die auf diesem Gebiete gesammelten Erfahrungen in dem Sinne zu verwerten, daß bei den anzustellenden Fangversuchen ein Regierungsdampfer tätig mitwirkt.

Digitized by Google

8. Gesetzgebung.

Landesgesetze, welche die Seefischerei in den verschiedenen Zweigen ihres Betriebes regeln, die Rechte der Ufereigentümer schützen, bestehende Fischereiberechtigungen im Interesse der Allgemeinheit einschränken, die wilde Fischerei verbieten und den Fang der Fischbrut in den Grenzen der Zulässigkeit erhalten, haben an der Ostküste des Adriatischen Meeres niemals bestanden. Erst unter der französischen Herrschaft ist von der damaligen Provveditoria generale unterm 15. April 1808 für den Betrieb der Fischerei in den Kreisen von Zara und Spalato ein eigenes Reglement erlassen worden, welches unter der österreichischen Regierung mit dem Hofkammererlasse vom 27. September 1819 auf die Kreise von Ragusa und Cattaro ausgedehnt wurde, um mit dem 6. Mai 1835 als allgemeines Fischereireglement für die ganze Küste Gültigkeit zu erhalten.

Dieses Reglement beschäftigte sich zum größten Teil nur mit der Regelung des Sardellenfanges, sprach den Grundsatz aus, daß der Fischfang in offener See eine allgemeine, freie Beschäftigung sei, gestattete diesen aber innerhalb einer Seemeile von der Küste nur den Bewohnern des betreffenden Gemeindegebietes und verbot das Fischen mit von zwei Barken unter Segel gezogenen Grundschleppnetzen. Die für Fischereiübertretungen festgesetzten Freiheits- oder Geldstrafen waren relativ strenge und bewegten sich zwischen acht Tagen und zwei Monaten Kerker bezw. zwischen 40 und 300 Lire, welche dem betreffenden Gemeindesäckel zu gute kamen. Bei Rezidiven trat das Doppelte des früheren Strafausmaßes ein. Alle Amtshandlungen in Fischereiangelegenheiten oblagen der politischen Behörde. — Bei der im Jahre 1850 erfolgten Errichtung einer Zentral-Seebehörde in Triest wurden dieser nur jene Angelegenheiten überwiesen, welche sich auf die Ausübung des Fischereigewerbes vom seeschiffahrtlichen Standpunkte erstreckten, während im übrigen die Kompetenz der politischen Behörden aufrecht erhalten blieb.

Dieser erste Schritt ergab aber die Notwendigkeit weiterer Reformen auf dem Gebiete der praktischen Seefischerei, und wurde schon im Jahre 1852 ein Entwurf ausgearbeitet, welcher an die Stelle des Fischereireglements vom Jahre 1835 hätte treten sollen. Leider entstand zwischen Theorie und Praxis ein langer, nie endenwollender Kampf, welcher hauptsächlich dadurch genährt wurde, daß Venetien dazumal noch im österreichischen Besitze stand und die Fischer aus Chioggia in offener See ihre Fänge ausschließlich mit dem

Digitized by Google

Grundschleppnetze (cocchia) betrieben. Die Praxis wollte nämlich die Schädlichkeit dieser einen stets ergiebigen Fang sichernden Netze nicht zugeben, während die Männer der Wissenschaft von ihren mitunter weit auseinandergehenden Ansichten und Behauptungen abzugehen sich nicht bestimmt fanden. — Ja, es kam soweit, daß die Verteidiger des Grundschleppnetzes nicht nur dessen Schädlichkeit bestritten, sondern seine Nützlichkeit mit dem Beifügen behaupteten, daß das zeitweilige Aufwühlen des Meeresbodens dessen Produktionsfähigkeit hebe, wie solches beim Umackern eines Arbeitsfeldes absolut notwendig sei. Hervorragende Ichthyologen äußerten sich hingegen dahin, daß bei weiterer Anwendung der Cocchia in der Nähe der Meeresküste, an welcher die Fische und sonstigen Seetiere zu laichen und ihren Laich abzulegen gewohnt sind, die Fischbrut zerstört werde und der allmähliche Ruin der Küstenfischerei als eine natürliche und sichere Folge dieser Fangmethode eintreten müsse.

Nach jahrelangen kommissionellen Erhebungen, an welchen sich Fachmänner der Wissenschaft und Technik sowie die beteiligten Landesstellen beteiligt hatten, kam im Jahre 1864 ein neuer Entwurf für ein Fischereireglement zu stande, welcher dem damaligen Marineministerium zur Genehmigung vorgelegt werden konnte. Aber auch dieser fand aus vielerlei Gründen politischer und administrativer Natur, welch letztere sich hauptsächlich auf die bestehenden Gerechtsame der Fischerei bezogen, nicht die gewünschte Zustimmung und machte weitere Studien und Beratungen um so notwendiger, als mittlerweile das an dieser Frage stark beteiligte Venetien 1866 an Italien abgetreten worden war. Die so geänderten Verhältnisse und das von seiten Österreich-Ungarns mittlerweile an Italien gemachte Zugeständnis ausnahmsweiser Zulassung italienischer Fischer in den österreichisch-ungarischen Küstengewässern, bis auf weiteres außerhalb der ersten Seemeile fischen zu dürfen, machten weitere Verhandlungen zum Gegenstande nötig und führten endlich zu der im Jahre 1884 in Görz stattgefundenen internationalen Fischereikonferenz, auf Grund welcher die in beiden Reichshälften heute zu Kraft bestehende Verordnung der Ministerien des Handels und des Ackerbaues vom 5. Dezember 1884, betreffend die Seefischerei, zu stande kam.

Bei Publizierung dieser Verordnung gingen mit 12. Dezember 1884 sämtliche Agenden der Seefischerei an die Behörden der Seeverwaltung über und werden von diesen nunmehr ausschließlich besorgt. Gleichzeitig wurde als Grenze der Seefischerei jene Linie

Digitized by Google

angenommen, an welcher das ständige Brackwasser aufhört, und muß deren örtliche Feststellung nach Erfordernis von dem betreffenden Hafenkapitanate im Einvernehmen mit der politischen Bezirksbehörde geschehen. Unter anderem wurde die Zulassung von nicht zur Gemeinde gehörigen Fischern innerhalb einer Seemeile von der Küste geregelt und der Seebehörde die Kompetenz eingeräumt, den Küstenbewohnern oder auch anderen Personen innerhalb der ersten Seemeile von der Küste die Bewilligung zur Errichtung besonderer Anlagen zur Zucht von Fischen, Weich- und Schaltieren, Schwämmen 2c. zu erteilen.

Als absolute, das ganze Jahr hindurch bestehende Verbote haben zu gelten:

Der Fang und das Feilbieten von Laich und Fischbrut, mit alleiniger Ausnahme, daß diese zu wissenschaftlichen Zwecken oder zur Besetzung von Fischteichen verwendet werden; das Fischen mit Netzen und Schleppgeräten sowie das Auswerfen von Ankern an Örtlichkeiten, in welchen sich unterseeische Telegraphenkabel befinden; der Fischfang an der Einfahrt und im Bereiche von Häfen, wenn dieser die Schiffahrt hindert oder stört; die Anbringung von fixen oder beweglichen Fangvorrichtungen quer über Meereskanäle oder Buchten, wenn der Durchzug der Fische hierdurch verhindert wird; der Fischfang innerhalb der Entfernung von 200 m von der Ausmündung jener Seen, Teiche, Lagunen und Buchten, in welchen Fischzucht betrieben wird; die Verwendung von Dynamit und sonstiger Sprengstoffe sowie jene betäubender oder lähmender Mittel zum Fischfange, endlich der Fischfang mit Schleppnetzen und Geräten, welche von Dampfbooten in der Entfernung von weniger als fünf Seemeilen von der Küste gezogen werden. Hierbei kommen alle jene Riffe, welche, wenn sie auch das Wasser überragen, doch weder bewohnt sind noch landwirtschaftlich oder zur Weide benützt werden, nicht in Betracht, so daß die vorgeschriebene Entfernung von der hinter diesen Riffen liegenden Festlands- oder Inselküste zu bemessen ist.

Als bedingte, an bestimmte Örtlichkeiten und Jahreszeiten gebundene Verbote gelten für den Fischfang mit Schleppnetzen sowie für die Aufstellung und Sicherung von Standnetzen, Fischzäunen, Reissäcken, kleinen Zugnetzen u. dgl. verschiedene, hier nicht näher zu erörternde Bestimmungen.

Schonzeiten bestehen für die Meergrundel (Gobius ophiocephalus), den Hummer und die Languste.

Von Wichtigkeit ist die Registrierung der Fischerfahrzeuge und deren Eintragung in ein eigenes Fischereiregister sowie die Vor-

Digitized by Google

schrift, jedes für die Ausübung der Fischerei in See bestimmte Fahrzeug mit einem Fischereiregisterbriefe zu versehen. Als nützlich und erwünscht erwies sich die Anbringung von Unterscheidungszeichen sowohl am Bootskörper als an den Segeln der Fischerfahrzeuge.

Für Übertretungen der Fischereiverordnung, insofern die betreffenden Handlungen nicht nach den allgemeinen Strafgesetzen zu ahnden sind, haben Geldstrafen bis zu 200 Kronen oder Personalarrest von 6 Stunden bis zu 14 Tagen einzutreten.

Die Verjährungsfrist für Fischereiübertretungen beträgt nur drei Monate.

Als beratende Körperschaften in Angelegenheiten der Seefischerei fungieren bei den wichtigeren Hafenämtern eigene Lokalkommissionen und ist bei der Seebehörde eine Zentralkommission eingesetzt, welche in dieser Beziehung unter dem Vorsitz des Präsidenten dieser Behörde nach bestimmtenNormen ihres Amtes waltet.

Auch diese Bestimmungen wurden nach Verlauf einiger Zeit als unzureichend befunden. Besonders anläßlich der 1896 in Triest abgehaltenen Fischereienquête wurde die Notwendigkeit erkannt, sämtliche, die Seefischerei betreffenden Disziplinen unter Aufhebung aller mittlerweile wieder eingetretenen Änderungen und nach Sichtung der später durch die Umstände nötig gewordenen Verordnungen und Erlässe in einem von allen in der Seefischerei beteiligten Faktoren ausgearbeiteten Gesetzentwurfe zu vereinigen und diesen dem Reichsrate mit der Absicht vorzulegen, auf daß dem für die Interessen der Allgemeinheit geschaffenen Staatsgesetze auch jene Kraft verliehen werde, welche den im Verordnungswege jeweilig ergehenden amtlichen Verfügungen einzelner Behörden und Ämter nicht innewohnt. — Nicht minder hatten sich seit dem Jahre 1884 die ökonomischen und wirtschaftlichen Verhältnisse der österreichisch-ungarischen Seeprovinzen in einer Weise geändert, daß die Erlassung neuer Bestimmungen gesetzlicher Natur notwendig wurde. Der nahezu gänzliche Verfall des in Istrien und Dalmatien von der kleinen Reederei bezw. von der Segelschiffahrt mit Vorteil betriebenen Seehandels, sowie die fast zu gleicher Zeit in diesen Küstenländern ausgebrochene Traubenkrankheit, welche die Landwirtschaft mit einem Schlage um den wichtigsten und einträglichsten Teil ihrer Produktion gebracht, hatte nämlich die traurige Wirkung mit sich gebracht, daß starke Kontingente zweier Arbeitsklassen sich mit einem Male auf den ohnedies keines-

Digitized by Google

wegs renumerativen Erwerb der Küstenfischerei warfen. Die nächste Folge davon war, daß eine förmliche Irruption zahlreicher und lästiger Konkurrenten für die Fischerei an der Küste erschien, und daß durch die Verwendung schädlicher Fanggeräte und die Einführung verbotener Fangmethoden diese in ernste Gefahr gebracht wurde. Hierdurch entstand die Notwendigkeit, restriktive, den unerlaubten Fischfang hindernde Maßregeln zu treffen, was 1897 zur Regelung der Sommerfischerei in Dalmatien (Norma sulla pesca estiva) und später zur Hinausgabe von Prohibitiverlässen der Seebehörde für das Görzer Küstenland und Istrien führte. Diese Verfügungen provisorischer Natur, die vielseitigen Anregungen der interessierten Kreise, sowie das Bestreben, die Beschlüsse der vorerwähnten Enquêtekommission ihrer Verwirklichung näher zu bringen, haben die beiden Seebehörden in Triest und Fiume bestimmt, die Fertigstellung eines Entwurfes für das allseitig gewünschte Fischereigesetz im gegenseitigen Einvernehmen zu beschleunigen und die hierzu nötige Durchführungsverordnung auszuarbeiten.

Dieser Gesetzentwurf unterscheidet sich wesentlich von der Fischereiverordnung 1884, indem sich derselbe nicht nur mit allen Zweigen der Seefischerei beschäftigt, sondern auch deren Betrieb entweder direkt vorschreibt oder diesen zum mindesten durch spezielle Bestimmungen der geplanten Durchführungsverordnung zu regeln versucht. Auch die Strafbestimmungen des Entwurfes für Fischereiübertretungen sind viel strengerer Natur, was übrigens bei der heutigen Tendenz einer möglichst reichen Ausbeutung der Gewässer, ohne die Reproduktion der Spezies zu schädigen, im Interesse der Allgemeinheit absolut notwendig ist.

9. Fischereibetrieb der italienischen Fischer in den österreichischen Territorialgewässern.

Die zum größten Teil aus der italienischen Fischerstadt Chioggia stammenden Seeleute, welche in der beiläufigen Stärke von 1300 Mann die österreichisch-ungarische Küste mit ca. 250, unter dem Namen „Bragozzo" bekannten Booten regelmäßig aufsuchen und mit dem schweren Grundschleppnetze „Cocchia" befischen, genießen auf Grund der Art. XVII und XVIII des zwischen Österreich-Ungarn und Italien am 27. Dezember 1878 abgeschlossenen, noch heute geltenden Handels- und Schiffahrtsvertrages ausnahmsweise das Recht, an der Nord- und Ostküste des Adriatischen Meeres innerhalb der Territorialgrenze bis auf eine

Digitized by Google

Seemeile Entfernung von der Küste den Fischfang, mit Ausnahme der Schwamm- und Korallenfischerei, zu betreiben.

Von diesem Rechte haben die italienischen Fischer im Quinquennium 1897—1901 wie folgt Gebrauch gemacht, und zwar:

im Jahre	fischten im Seebezirke von								Zusammen
	Triest	Rovigno	Pola	Lussinpiccolo	Zara	Spalato	Ragusa	Meljine	
1897	304	438	171	84	270	132	17	—	1416
1898	318	260	140	99	350	147	—	—	1314
1899	304	249	160	103	233	122	—	—	1171
1900	264	257	190	128	233	118	—	—	1190
1901	322	420	180	116	219	118	—	—	1375
Summe . . .	1512	1624	841	530	1305	637	17	—	6466
Jahresdurchschnitt . .	302	325	168	106	261	127	3	—	1293

Wie aus der vorstehenden Tabelle zu entnehmen ist, werden die österreichischen Gewässer von Triest, Rovigno und Zara von italienischen Fischern am meisten, jene von Pola, Lussin und Spalato weniger und die von Ragusa und Meljine fast gar nicht frequentiert.

In den Gewässern von Fiume fischten in den letzten 5 Jahren durchschnittlich 73 Chioggioten jährlich.

Die Ergebnisse des Fischfangs dieser Leute stellen sich nach den von den königl. italienischen, an der österreichisch-ungarischen Seeküste residierenden Konsularbehörden an den Marineminister des Königreichs Italien erstatteten Berichten für das Quinquennium 1897—1901 wie folgt:

im Jahre	der gefangenen Fische	
	Menge in Kilogramm	Wert in ital. Lire
1897	1 402 890	886 075
1898	1 143 874	342 798
1899	1 062 131	590 622
1900	1 143 889	731 490
1901	923 425	602 615
Summe	5 676 209	3 153 600
Jahresdurchschnitt .	1 135 242	630 720

Der Wert des von den italienischen Fischern an der österreichischen Seeküste im Fischereibetriebe verwendeten Materials bezifferte sich im

Digitized by Google

Zeitraume vom 23. April 1897 bis 22. April 1902 durchschnittlich für ein Jahr berechnet in nachstehender Weise, und zwar:

an Booten mit . . . . . 416538 Kronen,
an Netzen und sonstigen Fischereigeräten mit 170624 „

10. Fischzucht.

Fischzucht wird nur in den Lagunen von Grado auf höchst primitive Art in den zu diesem Zwecke mit Erddämmen eingefriedeten, von 1—1½ Meter tiefen Gräben durchzogenen Brackwasserteichen (valli) betrieben. In einer jeden solchen Anlage befinden sich eine oder mehrere Stellen von größerer Tiefe (gorghi), in welche die da gehegten Fische bei starker Erwärmung des Wassers sich zurückziehen. Die Teichdämme sind mit Durchlässen versehen, welche sich behufs des Wasserwechsels zur Zeit der Flut automatisch öffnen und bei Beginn der Ebbe wieder schließen.

Die in diesen Teichen gezüchteten Fischgattungen sind: die gemeine Meeräsche (Mugil cephalus), die großköpfige Meeräsche (Mugil capito), die Goldmeeräsche (Mugil auratus), die Springmeeräsche (Mugil saliens), die großlippige Meeräsche (Mugil chelo); dann die Goldbrasse (Chrysophris aurata) und der gemeine Flußaal (Anguilla vulgaris). Am schnellsten wächst die gemeine Meeräsche (ital. Volpina), worauf die großlippige Meeräsche (ital. Bosega) und die Goldmeeräsche (ital. Lotregan) unmittelbar folgen.

Den einträglichsten Teil der Vallizucht bilden die Aale, die zu jeder Jahreszeit auf dem nahen Triester Fischmarkte gute Abnahme finden.

Die Bestockung der Valli erfolgt im April eines jeden Jahres, zu welchem Ende deren Zugänge (chiaviche) geöffnet werden, auf daß die von der Nordostküste des Adriatischen Meeres (Istrien) herbeiströmende Fischbrut (Pesce novello) in die Lagune, bezw. in die Teiche derselben, eindringen könne, welche nach hinreichender Bevölkerung wieder geschlossen werden. Ist die eingedrungene Fischbrutmenge eine zu geringe gewesen, so muß für eine Ergänzung des für die Aufzucht etwa noch nötigen Fischbestandes gesorgt werden. Dies geschieht durch das Einfangen der in die Lagune eingewanderten Fischbrut, indem letztere bei Ebbe an den seichten Stellen mit sehr engmaschigen Netztüchern (tela) oder eigenen schmalen Brutnetzen (bragotto) gefangen und mittelst Kübeln in die Teichgräben geworfen wird. Da die Fischteiche sehr seicht sind, wodurch das in denselben befindliche Brackwasser durch die im Spätherbste eintretenden Regengüsse an Salzgehalt verliert, so muß vor Eintritt der kalten Nächte an das Ausfischen derselben gedacht werden, weil sonst bei

Digitized by Google

Eisbildungen oder Schneefall die an hohe Temperaturen gewohnten Fische sehr leicht erfrieren. Die Temperatur steigt nämlich im Sommer bis auf 30° C., um in den Wintermonaten unter den Nullpunkt herabzusinken, so daß spätestens im November die Valli ausgefischt sein müssen. Zu diesem Behufe werden die in den Fischgräben befindlichen Fische gegen einen der Ausgänge der Zuchtanstalt mittelst kleiner Zugnetze (trattoline) getrieben und allda in eigenen Fangvorrichtungen (lavorieri) mittelst kleinen Netzen (guatte) oder Köschern (voleghe) geborgen.

Augenblicklich stehen in der Lagune von Grado 102 solcher Teiche im Betriebe, von welchen aber nur sieben von einer wirtschaftlichen Bedeutung sind. Der jährliche Gesamtertrag aller dieser Teiche kann höchstens mit 37 000 Kronen angenommen werden, indem sowohl die Anlage der Valli, als der Betrieb der Fischzucht in denselben sehr viel zu wünschen übrig läßt. Es fehlt nämlich hier in erster Linie an Kapital, welches zu einer rationellen Bewirtschaftung der Lagunengründe nötig wäre, und ist es geradezu unerklärlich, daß sich, angeregt durch die in den Lagunen von Venedig und Comacchio auf diesem Gebiete der Wasserwirtschaft erzielten günstigen Erfolge und die in neuester Zeit erfolgte Fertigstellung der Friauler Bahn, sowie durch die Nähe der volkreichen Stadt Triest, in welcher frische Seefische jederzeit großen Absatz finden, noch niemand gefunden hat, um die sich hier bietenden großen Vorteile einer rationellen Fischzucht nutzbar zu machen.

Da der Ertrag der in einem kleinen Teiche betriebenen Fischzucht dessen Inhaber oder Pächter zu ernähren nicht im stande ist, so ist dieser zumeist auf den Fischfang in der freien Lagune und ihren Kanälen, sowie dessen Familie auf das Einsammeln der hier in bedeutenden Mengen vorkommenden Muscheln und Schaltiere angewiesen.

11. Austernzucht.

Von nicht geringer wirtschaftlicher Bedeutung ist die Austernzucht, welche sich dank der in den letzten Jahren von dem österreichischen Verein für Seefischerei und Fischzucht erfolgten Anlage einer Musterzuchtanstalt in der Lagune von Grado und der Abgabe von Jungaustern an alle jene, welche diesen Industriezweig nach neuen Systemen betreiben wollen, gehoben hat.

An der österreichischen Seeküste wird die Austernzucht nach drei verschiedenen Systemen betrieben.

Digitized by Google

Viele Austernzüchter beschränken sich noch immer darauf, an seichten, dem Ufer naheliegenden, dem Wellenschlage nicht ausgesetzten Punkten Holzpfähle oder stärkere Äste der Steineiche in den Grund zu treiben, an welche sich die im Frühling pelagisch schwimmende Austernbrut von selbst ansetzt und an diesen ohne jedes Bemühen des Züchters bis zur Erreichung der gewünschten Größe fortwächst.

In Dalmatien werden die Eichenäste einfach ins Meer geworfen und da bis zur Ablösung der reifen Auster liegen gelassen.

Bei dem in dieser Küstenregion sich rasch entwickelnden Wachstum dieses Muscheltieres erreicht dasselbe in drei Jahren die hier gangbare Marktgröße von 6—8 cm und wird die so gezüchtete Auster einfach abgenommen und ohne jede weitere Behandlung auf den Markt gebracht. Das auf solche Weise erzielte Produkt (Pfahlauster) ist mit geringer Ausnahme von guter Qualität, wird aber wegen seiner unschönen Form im Binnenlande nicht geschätzt. Neuere Zuchtmethoden bestehen in dem Aussetzen von Reisigbündeln und Dachziegeln, an welche sich die junge Brut (Spatt) als Larve heftet, um sich da als Jungauster (ostrichina) weiter zu entwickeln.

Die italienische Zuchtmethode (Sistema di Taranto) besteht darin, daß man aus Reisern des Gummibaumes (Pistacia lentiscus) oder aus Heidegewächsen (Erica L.) kleine Bündel herstellt und diese an einem aus Kokosfasern verfertigten Tau befestigt.

Im Frühjahre werden diese Bündel als Brutsammler auf eine Tiefe von zirka zwei Meter vom Meeresgrunde derart versenkt, daß die beiden Tauenden an je zwei in den Meeresboden eingerammten Holzpfählen befestigt werden. Nachdem die Bündel 6—7 Monate im Wasser gelegen, werden dieselben samt dem Tau, an welchem sie befestigt sind, aufgeholt, behutsam auseinander genommen und jeder einzelne Zweig des Bündels mit den daran hängenden Jungaustern mittelst einer Schere in kleine Stücke zerschnitten. Die durch diese Manipulation gewonnenen Zweigstücke werden sodann in locker geflochtene Kokosseile von drei Meter Länge so festgesteckt, daß das Herausfallen der Jungaustern möglichst vermieden wird, worauf das Aussetzen der mit Jungaustern besteckten Taustücke beginnt. Zu diesem Ende sind doppelte Reihen von $6^1/_2$—7 Meter hohen Holzpfählen auf eine Entfernung von $2^1/_2$ m voneinander in Form eines Vierecks in den Boden des als Zuchtanstalt bestimmten Meeresteiles eingerammt, um deren Köpfe weitere Kokosseile in horizontaler Lage in der Weise gewunden sind, daß alle Pfähle des auf obige

Digitized by Google

Art hergestellten Gerüstes (sciaja) seiner ganzen Länge und Breite nach untereinander verbunden erscheinen.

Auf die letzterwähnten, frei in der Luft schwebenden Kokosseile wird sodann mit dem Aufhängen der weiter oben beschriebenen, 3 m langen, mit Jungaustern besteckten Taustücke derart begonnen, daß ein jedes derselben auf wenigstens 1 m Entfernung von dem anderen abstehe, und daß der mit Jungaustern besteckte Teil des Taustückes zum mindesten 1 m unter dem normalen Wasserspiegel und dessen äußerstes Ende wenigstens $^1/_2$ m vom Meeresboden entfernt zu hängen komme.

Nach einem Jahre werden die mittlerweile größer gewordenen Austern aus dem Wasser genommen, die dieselben tragenden Taustücke untersucht und diesen beiläufig die Hälfte ihres Inhalts entnommen, damit sich der Rest der noch anhaftenden besser entwickeln könne. Die auf solche Art erleichterten Taustücke werden sodann wieder versenkt. Die dem Taustücke (Pergolaro) entnommenen Zuchtaustern werden auf ein anderes zu diesem Zweck bereitgehaltenes Taustück wie oben übertragen und behufs weiterer Entwicklung der Austern gleichfalls versenkt. Gegen Ende des nächstfolgenden Jahres werden die mittlerweile ausgewachsenen Zuchtaustern des betreffenden Jahrganges von dem Gerüste entfernt, das Geflecht jedes einzelnen Taustückes auseinandergenommen, die hierdurch frei gewordenen Austern sortiert, gereinigt und in eigene, an den Seiten mit verzinktem Drahtgeflecht versehene Holzkassetten (arnie) übertragen, in welch letzteren die Austern bis zu ihrer Versendung ununterbrochen im Wasser bleiben.

Während der Züchtung aus irgend einer Ursache von den Reisern abfallende Austern werden mittelst Zementkitt an Dachziegeln befestigt und letztere auf eigenen zu diesem Zwecke aufgestellten Gerüsten (sciaja) untergebracht, indem ein jeder dieser Dachziegel mit einem Eisendraht versehen, mindestens auf 1 m unter den Wasserspiegel versenkt wird.

Die Züchtung der Adria-Auster (Ostrea plicatula) nach *französischem System* besteht darin, daß gewöhnliche Dachziegel *vor ihrer Benutzung mit einer dünnen Kalkschicht überzogen* und hierauf in pyramiden- oder staffelförmiger Schichtung auf hartem oder grobsandigem Meeresgrunde gelagert und mit Eisendraht untereinander verbunden werden, zu welchem Zwecke ein jeder Ziegel vor seinem Ausbrennen in dem Ofen an beiden Extremitäten mit einem kleinen Loche versehen wird. Diese Ziegel dienen als Brutsammler, an welche sich die freischwimmende Austernbrut im Frühjahr anheftet, um im darauffolgenden Spätherbste als Jungauster nach einer von den französischen

Digitized by Google

Austernzüchtern angewandten Methode abgelöst und sofort in die zu ihrer Aufnahme bereitgehaltenen Draht- oder Holzkassetten (arnie) übertragen zu werden, in welchen die Austern bis zu ihrer Entwicklung als Marktware verbleiben. Wegen allzu großer Kostspieligkeit dieses Materials werden die von den Dachziegeln abgelösten Jungaustern in neuester Zeit an felsigen, dem Wellenschlage nicht ausgesetzten Uferstrecken und zwar in Tiefen von $^1/_2$—1 m am Meeresboden ausgebreitet, allwo sich dieselben zwar gut entwickeln, aber von den Austernfeinden (Seeigel, Seesterne, Zahn- und Goldbrassen) unausgesetzt bedroht sind. Die beim Ablösen der Jungaustern von den Dachziegeln beschädigten Exemplare werden in eigenen Kassetten bis zur Erreichung einer Größe von 4—5 cm aufbewahrt, sodann aber gleich den übrigen Zuchtaustern behandelt.

Die als Jungaustern auf Dachziegeln gezüchteten Exemplare bekommen und bewahren eine schöne und durchwegs regelmäßige Form; während die auf Reisigbündeln entwickelten etwas ungleich ausfallen und am unteren Schalenteile kanalartige Spuren ihrer früheren Anheftung an die mehr oder minder starken Zweige des Bündels aufweisen, was aber auf die Qualität des Produktes selbst keinerlei Einfluß ausübt.

Die Packung und Versendung gezüchteter Austern nach entlegenen Orten erfolgt ohne Ausnahme in formgefälligen, eigens zu diesem Zweck hergestellten Holzkisten.

Für den Transport nach nahegelegenen Märkten genügen Leinensäcke oder Weidenkörbe.

Nach altem System angelegte, für die Produktion von Pfahlaustern bestimmte Zuchtanstalten existieren:

a) in der Bucht von Muggia bei Triest jene des Züchters Giuseppe Andrea Petronio in Servola mit einer jährlichen Produktionsfähigkeit von 47 000 Stück Austern und jene des Giovanni Petronio in Zaule von 88 000 Stück;

b) im Talgrunde (Valle) von S. Bartolomeo bei Triest jene des Privaten Giovanni Milloch von geringer, für den Handel unwichtiger Bedeutung;

c) im Arsakanal bei Albona jene des Dr. Giacomo Lius mit bedeutender Produktionsfähigkeit, aber bisher zweifelhaftem Erfolge wegen unzureichender Bewachung der Anstalt;

d) im Talgrunde von Neum jene der Züchter Matteo Salučić und Stefano Skulić mit bescheidenem Erfolge, deren Produkt meistens nach der Herzegowina (Mostar) exportiert wird;

Digitized by Google

e) im Talgrunde von Bistrina jene der prämiierten Handelsfirma Marino Bandur, welche im stande ist, in einem Jahre über 200 000 Stück Pfahlaustern bester Qualität zu liefern;

f) in den Talgründen von Bjeljevica und Kuta jene der Gemeinde Stagno im Seebezirke Ragusa, wo von zirka 50 Grundbesitzern alljährlich eine Menge von 140 000—180 000 Stück schöner Pfahlaustern gezüchtet werden, deren Größe 6—10 cm im Durchmesser erreicht. Dieses Produkt wird nach dem Innern der Monarchie, Bosnien, Herzegowina, Montenegro, ja sogar nach Bayern in Holzkistchen verpackt mittelst Post versendet. Die dortigen Zuchtanstalten wären in der Lage auf Verlangen in einem Jahre allein ihre Produktionsfähigkeit auf Millionen von Austern zu erhöhen.

Von den neueren nach italienischen und französischen Systemen eingerichteten Etablissements wären zu erwähnen:

a) in der Lagune von Grado die Musteranstalt des Österreichischen Vereins für Seefischerei und Fischzucht in den beiden Lokalitäten „Palazza" und „Canale dei Moreri" als praktische Versuchsstationen mit der Bestimmung, alle jene Anstalten des Küstenlandes mit Jungaustern zu versehen, welche sich mit der Aufzucht dieses Muscheltieres zu Handelszwecken befassen;

b) in der Lokalität Pischio bei Cherso nahe der quarnerischen Insel gleichen Namens, gegründet 1895 von der 1902 prämiierten Genossenschaft der Austernzüchter von Cherso „Consorzio d'Ostricoltori di Cherso" mit einer jährlichen Produktionsfähigkeit von 120 000 Stück nach dem System von Taranto, deren Ausfuhr nach dem Binnenlande über Fiume infolge günstiger Dampfer- und Bahnverbindungen und ihrer ganz besonderen Billigkeit wegen (zehn Heller per Stück, Emballage und Fracht inbegriffen) rapid zunimmt;

c) in der Nähe des im Hafen von Ponte der Insel Veglia befindlichen Riffes Cassione, im Jahre 1892 von der Genossenschaft „Consorzio anziano d'Ostricoltura in Ponte" gegründet, werden derzeit 8000—10 000 Stück Austern im Jahre nach dem in Taranto üblichen System auf Holzgerüsten (sciaja) produziert, welche Kultur nötigenfalls bis auf 100 000 Stück Austern gebracht werden könnte;

d) in der Lokalität Marušina desselben Hafens werden seit dem Jahre 1898 von dem Konsortium „Orlich Nicolo & Komp."

Digitized by Google

jährlich 3000 Stück Austern nach gleichem System gezüchtet, welches im Bedarfsfalle 20000 Stück pro Jahr zu erzeugen in der Lage wäre;

e) in den beiden Talgründen von Sutvid und Stinjvac der Gemeinde Janjina auf der Halbinsel Sabbioncello jene der Erben des Stefano Bjelovučić mit einer Produktionsfähigkeit von 10000 bis 20000 Stück nach italienischem und französischem System gezüchteter Austern. Das Produkt dieser Zuchtanstalt ist auf der internationalen Fischereiausstellung Wien 1902 mit dem Ehrendiplom dieser Ausstellung ausgezeichnet worden.

12. Schwammfischerei.

Seit mehr als hundert Jahren betrieben die Bewohner der im Seeunterbezirke von Sebenico gelegenen Ortschaft Crappano die Fischerei des Badeschwammes (Spongia officinalis) mittelst ca. 70 eigens zu diesem Zwecke konstruierter Boote.

Ein jedes dieser Boote hatte eine Besatzung von nur zwei Mann, von welchen der eine den Ruderdienst versah, während der andere, mit der Stechgabel bewaffnet, mit halbem Körper über den Dollbord seines Fahrzeuges geneigt, den Meeresgrund mit dem Auge scharf absuchte. Wurde ein Schwamm bis auf eine Tiefe von ca. 12 m wahrgenommen, so hielt auf ein gegebenes Zeichen das langsam dahinfahrende Boot an, worauf der Fischer die Stechgabel in die Tiefe stieß, den mit sicherer Hand getroffenen Schwamm vom Meeresgrunde behutsam abriß und mit Vorsicht aufholte. War der Meeresspiegel nicht vollkommen glatt, so wurde dieser durch das Aufgießen von etwas Öl zur Ruhe gebracht. An seichten Stellen entdeckte Schwämme wurden nicht gespießt, sondern mit eigenen eisernen Zangen erfaßt und vom Meeresboden abgetrennt.

Daß durch diese Fangmethode der gewonnene Schwamm wesentlich leiden und dessen Handelswert vermindert sein mußte, ist wohl einleuchtend und veranlaßte den im Jahre 1888 gegründeten Österreichischen Verein für Seefischerei und Fischzucht die Schwammfischer von Crappano auf die in anderen Ländern in dieser Beziehung erzielten Fortschritte mit der Einladung aufmerksam zu machen, die Schwammfischerei mit Hilfe von Taucherapparaten fernerhin zu betreiben. Für den Fall der Zustimmung erklärte sich die Vereinsleitung bereit, für die leihweise Beistellung der nötigen Apparate zu sorgen.

Nach vielen Verhandlungen mit der jeder Neuerung abholden Orts-

Digitized by Google

bevölkerung und nach verschiedenen, an der dalmatinischen Küste vorgenommenen diesfälligen Versuchen kam es endlich dazu, daß 1892 einer zu diesem Behufe in Crappano gebildeten Genossenschaft der erste Taucherapparat zur Benutzung übergeben werden konnte. Die hiermit erzielten Fangergebnisse waren in dem gedachten Betriebsjahre so ermunternde, daß schon 1893 weitere zwei solcher Apparate angeschafft und den unternehmungslustig gewordenen Crappanesern zur Verfügung gestellt werden konnten. Leider entbrannte ob der nun zwischen den Anhängern der Stechgabel und jenen des Taucherapparates meistens durch Brotneid hervorgerufenen Eifersüchteleien ein Interessenkampf, welcher 1895 in offene Feindseligkeiten ausartete und die Landesbehörden zur Intervention zwischen den streitenden Parteien zwang. Da aber trotz aller Bemühungen der eingetretenen Vermittler zwischen den streitenden Parteien ein Einverständnis nicht zu erzielen war, sah sich die k. k. Seebehörde in Triest gezwungen, für die Gewinnung der Badeschwämme überhaupt bezw. im Interesse der Fortpflanzung dieses Meeresproduktes eine Schonzeit einzuführen und zwar in der Weise, daß in bestimmten Zonen einer ununterbrochenen zweijährigen Fangperiode ein Jahr vollkommener Arbeitseinstellung zu folgen habe, und daß Taucher nicht unter 20 und Schwammstecher nicht unter 12 m Tiefe fischen dürfen. Unbestreitbar ist die Tatsache, daß die mit Taucherapparaten ausgerüsteten Schwammfischer ein qualitativ viel besseres und wertvolleres Marktprodukt in größeren Mengen als die Schwammstecher zu liefern imstande sind und daß letztere eine gewaltige Konkurrenz zu bestehen haben, welche sie bereits zur Reduktion ihres Betriebsmaterials zwang; indem die hierbei beschäftigt gewesenen 70 Boote bereits auf die Zahl von 40 herabgegangen sind. Anderseits ist aber durch die Einführung von Taucherapparaten im Betriebe der Schwammfischerei das den Crappanesen bisher gewohnheitsmäßig gewahrte Vorrecht der Exklusivität de jure aufgehoben und dessen Betrieb generalisiert worden, so daß heute nicht nur in dalmatinischen, sondern auch in istrianischen Küstenorten Unternehmungen aufgetaucht sind, welche die Schwammfischerei mit Hilfe von Taucherapparaten betreiben, wobei es ob Mangel der nötigen Aufsichtsorgane leider nicht möglich ist, diese Fischerei in Bezug auf die genaue Einhaltung der Tiefe von 20 bezw. 12 m wirksam zu überwachen.

Und eben diese erhöhte Konkurrenz einerseits, sowie die intensivere Ausbeutung der Meeresgründe anderseits haben eine die österreichische Schwammfischerei gewissermaßen bedrohende Situation geschaffen, welche die Seeverwaltung in nächster Zeit zwingen dürfte, im Interesse der Allgemeinheit neue, den Verhältnissen entsprechendere Verfügungen zu treffen.

Digitized by Google

Die Ausbeute an Badeschwämmen stellt sich für den Zeitraum 1897—1902 wie folgt heraus:

	Stückzahl	Wert in Kronen
im Jahre 1897	147 000	19 000
" " 1898	152 000	19 500
" " 1899	—	—
" " 1900	155 000	20 000
" " 1901	120 000	15 600
" " 1902	62 000	7 440

An der Förderung und Hebung der Schwammfischerei hat sich der Österreichische Verein für Seefischerei und Fischzucht ein großes Verdienst erworben, indem derselbe, abgesehen von der Beschaffung von fünf Taucherapparaten im Werte von mehr als 10 000 Kronen, die sukzessive aufgetretenen Unternehmungen durch Erteilung unverzinslicher Vorschüsse im Gesamtbetrage von ca. 11 700 Kronen unterstützte und sich jederzeit redlich bemühte, die unter den Schwammfischern beider Kategorien entstandenen Differenzen durch ein ruhiges und besonnenes Auftreten seiner Ausschußmitglieder auszugleichen.

13. Korallenfischerei.

Die Korallenfischerei ist seit jeher an der Ostküste des Adriatischen Meeres von den Bewohnern der im Seeunterbezirke von Sebenico gelegenen Insel Zlarin mit kleinen Booten und einem eigentümlichen Geräte (Ingegno) betrieben worden, fristet aber seit etwa 20 Jahren nur noch ein kümmerliches Dasein.

Die rote Koralle (Corallium rubrum) kommt in der Nähe der beiden Quarneroinseln Unie und Cherso und auf den felsigen Meeresgründen der dalmatinischen Küste, und zwar von der Insel Premuda (im Seebezirke von Zara) bis auf die Höhe von Ragusa, vor.

Es ist dies eine Industrie, welche, bei der noch immer vorherrschenden geringen Nachfrage des Rohproduktes, der großen Konkurrenz Italiens infolge Entdeckung der ertragsreichen Korallenbänke von Sciacca und der Kostspieligkeit ihres Betriebes von dem einzigen in Zlarin bestehenden Fischerkonsortium ohne die unausgesetzte Unterstützung seitens des Österreichischen Vereins für Seefischerei und Fischzucht selbständig nicht mehr betrieben werden könnte. Diese Unterstützung war in den Jahren 1890—1895 eine geradezu aufopferungsvolle gewesen, weil infolge der dazumal am Korallenmarkte ausgebrochenen Krisis die Gefahr be-

Digitized by Google

stand, daß bei der absoluten Mittellosigkeit der Zlariner Korallenfischer dieser Industriezweig an der österreichischen Küste vollkommen eingehe.

Um dies zu verhüten, übernahm der gedachte Verein die Rolle eines Reeders, bestritt alle Betriebsauslagen aus Eigenem und sorgte für die Verwertung des gewonnenen Rohproduktes bei den zu jener Zeit bestandenen äußerst kritischen Marktverhältnissen mit einem für die Vereinsinteressen empfindlichen Verluste von nahezu 5500 Kronen.

Nur auf diese Weise war es möglich gewesen, die armen Leute mit der in Rede stehenden Industrie über Wasser zu erhalten und wenigstens einen Teil derselben in die Möglichkeit zu versetzen, diese weiter zu betreiben. Allerdings ist dabei ein nicht unbedeutender Prozentsatz an erfahrenen Korallenfischern abgefallen, für deren Nachwuchs vorläufig dadurch gesorgt wird, daß dem oberwähnten Konsortium alljährlich ein angemessener, unverzinslicher Geldvorschuß, der sich in der letzten Zeit mit je 4800 Kronen pro Jahr bezifferte, unter der Bedingung erteilt wird, diesen nach Verwertung des jeweiligen Fangergebnisses wieder zurückzuerstatten. Ist die Saison zu Ende, so wird die im Laufe derselben zu Tage geförderte Korallenmenge sortiert und zum Verkaufe nach Triest gebracht.

Eine Verarbeitung des Rohstoffes, wozu eine eigene Klasse von Arbeitern nötig ist, hat in Zlarin niemals stattgefunden.

Das Ergebnis der Korallenfischerei war in den letzten 6 Jahren das folgende:

	Mengen in Kilogramm	Wert in Kronen
im Jahre 1897	80	2880
" " 1898	60	2160
" " 1899	70	2520
" " 1900	50	1800
" " 1901	80	2720
" " 1902	60	2040

14. Bereitung und Verbrauch von Fischkonserven.

Die wirtschaftlich wichtigste, an der österreichisch-ungarischen Seeküste bereitete Fischkonserve ist noch immer die gesalzene und eingepökelte Sardelle (Clupea sardina) und jene der Anchovi (Engraulis encrasicholus), welche, in Fässer und Zuber aus weichem Holze verpackt, als Nahrungsmittel für das eigene Land und als Exportartikel für das Ausland (Italien und Griechenland) von eminenter Bedeutung ist. Die Bereitung dieser Fischkonserve bildet kein fabrikmäßiges Gewerbe,

Digitized by Google

sondern wird zum größten Teile von den Fischern selbst besorgt. Zu diesem Behufe werden die mit Stell- und Zugnetzen gefangenen Fische am Fangplatz sofort leicht eingesalzen und ohne Zeitverlust mit Hilfe der Fangboote auf den Arbeitsplatz geschafft. Hier angelangt, werden die Fische durch reichliches Begießen mit Seewasser sauber abgespült, nach Größengattungen sortiert und die beim Fange beschädigten Exemplare ausgeschieden. Hierauf wird mit dem Einlegen der Fische in die zu deren Aufnahme bereitgehaltenen Gefäße begonnen.

Die für den Handel bestimmten Fische werden ohne Kehlung und Köpfung in Fäßchen, deren Boden vorher mit einer dünnen Salzschichte bedeckt wird, in fest aneinander geschlossenen Reihen gestaut. Ist die erste, den Faßboden bedeckende Fischschichte gelegt, so wird diese mit Salz bestreut und mit dem Legen der zweiten begonnen, so daß die Fische dieser quer über jene der ersten zu liegen kommen, worauf abermals Salz aufgestreut und mit dem Einlegen der Fische auf vollkommen gleiche Weise bis zur gänzlichen Ausfüllung des Fäßchens fortgefahren wird.

Zur möglichst luftdichten und kompakten Packung der Fische wird von Zeit zu Zeit ein abgerundetes, dem Durchmesser des Fäßchens entsprechendes, mit einem Stiele versehenes Holzinstrument eingeführt und damit die zuletzt gelegten Fischschichten durch sachtes Aufstoßen zusammengepreßt. Nachdem die oberste Schichte der zu konservierenden Fische gelegt und diese reichlich mit Salz bestreut worden ist, wird der zu dem Fasse gehörige Deckel aufgepaßt und dieser mit einem runden Steine von 30—50 kg Gewicht beschwert. Unter diesem Drucke, sowie infolge Lösung des zur Packung verwendeten Salzes preßt sich die eingelegte Fischmasse allmählich so fest zusammen, daß, falls ein leerer Fassungsraum in dem vorher bis an den Rand gefüllten Behälter noch entstehen sollte, dieser nach etwa 25—30 Tagen durch das Auftragen neuer Fisch- und Salzschichten insolange ergänzt wird, bis der Inhalt des Fasses sich nicht weiter setzt.

Das durch die fortgesetzte Pressung ausgeschiedene Wasser, Salz und Fett wird bei jedesmaliger Nachfüllung der Fässer in einem eigenen, tiefer gelegenen Behälter des Fußbodens aus Stein gesammelt. Ist endlich die durch den unausgesetzten Druck des Steingewichtes in den Fässern etwa noch vorhanden gewesene Luft gänzlich entwichen, so wird der obere Faßdeckel, in welchen ein zirka 2 cm weites Loch zur Aufnahme der nachzugießenden Salzlake gebohrt wird, definitiv aufgepaßt, und die so fertig gestellten Fässer in vertikaler Lage zu ihrer verkäuflichen Abgabe bereit gehalten. Bis zu diesem Augenblicke muß aber die in

Digitized by Google

den Fässern befindliche Fischware öfters untersucht und durch häufiges Nachgießen von Salzlake feucht erhalten werden. Sollte letztere ausgegangen sein, so muß eine solche aus Süßwasser und Salz eigens bereitet werden, deren Stärke vor ihrer Verwendung in der Weise erprobt wird, daß man ein frischgelegtes, ungekochtes Hühnerei in der Flüssigkeit schwimmen läßt. Sinkt das Ei zu Boden, so muß die Lauge durch einen weiteren Zusatz von Salz verstärkt werden, weil sonst die Fischware durch das Aufgießen nicht vollkommen gesättigter Salzlake verderben würde.

Nach drei- bis fünfmonatlicher Ablagerung ist die auf obige Art hergestellte Fischkonserve reif und von einem ganz vorzüglichen Wohlgeschmack und höchst pikantem Aroma, wobei die Fische eine dunkelrote Färbung annehmen und sich durch zwei bis drei Jahre in gutem Zustande erhalten.

Als Primaware gelten die größeren, mit dem Hängenetze (Vojga) gefangenen Fische, während die mit dem Zugnetze (Tratta) gefischten — wegen teilweiser Beschädigung — minderer Qualität sind und sich als Konserve auch weniger gut erhalten.

Will man sich von der Gattung und Menge der Ware überzeugen, so werden die Reifen des zu erprobenden Fasses gelockert, zwei Dauben desselben langsam entfernt, die Reihen der eingelegten Fische in vertikaler Richtung abgezählt und ihre Qualität auf Geschmack und Geruch geprüft.

Ein für den Handel bestimmtes Faß enthält in der Regel:

1800 Stück Sardellen (Sardelle) oder
2500 „ Anchovis (Sardoni).

Inhalt und Normalgewicht eines Fasses stellen sich wie folgt:

Sardellen: Nettogewicht 35 kg
Bruttogewicht 56 „
Anchovis: Nettogewicht 40 „
Bruttogewicht 58 „

Unter Nettogewicht wird die Fischware im frischen Zustande verstanden; während im Bruttogewicht das beigegebene Salz und die Holzpackung eingerechnet sind.

Ein weiteres, für die österreichische Konservenindustrie sehr wichtiges Produkt ist die nach der Methode von Nantes übliche Zubereitung der Sardellen in Öl, in luftdicht verschlossenen und sorgfältig verlöteten Blechdosen in verschiedenen Formaten; ein Industriezweig, der, von dem Wiener Industriellen Carl Warhanek an die österreichische Seeküste verpflanzt, einen großen Aufschwung genommen hat, indem heute nicht weniger als 21 solcher Fabriken in den Orten Grado, Duino, Capo-

Digitized by Google

distria, Isola, Rovigno, Fasana, Cherso, Verboska, Makarska, Comisa, Trappano, Vallegrande, Luka di Giuppana und Mulla (in den Bocche di Cattaro) bestehen, deren Erzeugnisse nicht nur den österreichischen Bedarf decken, sondern auch einen bedeutenden Exportartikel bilden. Leider wird die Sardine in Öl in Österreich und Deutschland trotz ihrer Billigkeit noch immer als Delikatessartikel betrachtet, während sie in Frankreich schon längst als Volksnahrungsmittel gilt, und deren Verbrauch ihres Nährwertes und ihrer leichten Verdaulichkeit wegen als Genußmittel für blutarme, magen- und lungenleidende Personen, besonders aber für Frauen und Kinder geschätzt ist.

Das in den Blechdosen zurückbleibende Öl, in welchem die Sardinen gelegen, ist gleichzeitig ein Ersatz für den so widerlich schmeckenden, von vielen Kindern verabscheuten Lebertran.

Eines der Hindernisse in der Verbreitung der Ölsardine als Volksnahrungsmittel in Österreich im allgemeinen und in Wien im besonderen ist die viel zu hohe Verzehrungssteuer, mit welcher dieser im Inlande erzeugte Artikel belastet wird. Scheint es fast, als ob dessen nominelle Bezeichnung „Sardines de Nantes“ noch immer der Grund dieser ganz ungerechtfertigt hohen Besteuerung sei, während seine Konfektion in Österreich doch in das Jahr 1872 zurückdatiert, und so irrigerweise als Luxusartikel (Delikatesse) zum Schaden der Produzenten und Konsumenten behandelt, bezw. dessen Verbreitung als Volksnahrungsmittel künstlich verhindert wird.

Darum ist beispielsweise der proportionale Konsum der Ölsardine in Wien gegen jenen in Budapest ein erstaunlich kleiner, weil die Wiener Verzehrungssteuer auf diesen Artikel gegen jene von Budapest eine abnorm hohe ist; wodurch es kommt, daß die Budapester Konsumenten die ganz gleiche Ware um die Hälfte billiger beziehen, als jene in Wien.

Ebenso unerklärlich ist die in der Armeeverwaltung den Fischkonserven gegenüber noch immer bestehende Abneigung. Ist doch die Fischkonserve erwiesenermaßen viel nahrhafter, als die aus dem Fleische zweiter Qualität erzeugte Fleischkonserve, dabei sehr schmackhaft — und unbedingt berufen, früher oder später in der Ernährung des Soldaten, im Felde und im Lager, eine bedeutende Rolle zu spielen. Überdies ist allbekannt, daß der Genuß von Fleischkonserven dem Soldaten auf die Dauer geradezu zum Ekel wird, daher schon deshalb dahin getrachtet werden sollte, in der Armeeverpflegung mit Konserven eine gewisse Abwechselung einzuführen. Die Fischkonserve, um genießbar zu sein, bedarf, wie bekannt,

Digitized by Google

der Erwärmung nicht, und ist deren Verwendung im Felde, besonders in dem Falle angezeigt, wenn wegen der Nähe des Feindes nicht einmal zur Menagebereitung Feuer angezündet werden dürfen.

Das gleiche ist auf längeren Märschen oder im Biwak der Fall, wenn ob Mangel an Brennmaterial oder bei anhaltendem Regenwetter das Anzünden und Erhalten des Feuers unmöglich oder viel zu umständlich ist; wo dann die Fischkonserve das einzige Mittel wäre, dem Soldaten zu jeder Tageszeit eine gute und stärkende Nahrung zu bieten. — Allerdings müßten die Fischkonserven schon in Friedenszeiten beschafft werden, da ihre Erzeugung nur im Frühjahr und Sommer möglich ist. — Hierbei sollte der Umstand nicht übersehen werden, daß auch eine längere Aufbewahrung der Fischkonserve dieser selbst zustatten kommt, ja diese mit der Zeit sogar besser wird, während bei der Fleischkonserve geradezu das Gegenteil eintritt.

Daß bei Herstellung von Fischkonserven für den Armeegebrauch ausschließlich auf die Sardine reflektiert werden müßte, ist selbstverständlich, weil diese Fischgattung die schmackhafteste der österreichischen Gewässer ist und bei ihrer Nahrhaftigkeit in Bezug auf die für eine Kostration erforderliche Menge verhältnismäßig einen sehr geringen Raum einnimmt.

Zur Abwechslung, sowie um dem Geschmacke der verschiedenen Truppenkörper in bezug auf ihre nationalen Gewohnheiten Rechnung zu tragen, könnte bei Bereitung solcher Konserven in der Wahl der vegetabilischen Beigaben eine große Mannigfaltigkeit eingeführt werden.

Ein ertragreiches Produkt der österreichischen Konservenindustrie ist das Marinieren des gemeinen Flußaales (Anguilla vulgaris) geworden, welches, in Fässern und Zubern gepackt, in Österreich zum erstenmale von der Triester Handelsfirma Semler & Gerhardt in Barcola bei Triest eingeführt und in den Küstenorten Duino und Isola Nachahmer gefunden hat.

Gesalzene Sardinen in Öl und Blechdosen verschiedener Größe erzeugen die Orte Grado, Duino, Capodistria, Isola und Comisa;

Sardinenfilets in Öl Capodistria und Isola;

Makrelen in Öl Isola, Cherso, Makarska, Comisa und Vallegrande;

Thunfisch in Öl Isola, Cherso, Makarska und Mulla;

Bonitfisch in Öl Makarska und Mulla.

Als Konservenfabrikate besserer Gattung wären noch zu erwähnen:

Digitized by Google

Sardinen, sorgfältig gereinigte, { 1) einfach gesalzene, in Blechbüchsen von 1—10 kg; 2) in Tomatensauce, „ „ „ 1—10 kg; 3) in Salzlake { mit Köpfen / ohne Köpfe } in Fäßchen.

Aale, marinierte, in Blechbüchsen, von 1—10 kg Gewicht.

Als Konservenerzeugnisse minderer Gattung verdienen genannt zu werden:

a) Gesalzen und eingepökelt, wie die Sardinen in Fässern und Zubern, und zwar:

Schnauzenbrassen (Smaris vulgaris);
Lazierfische (Maena vulgaris);
gemeine Makrele (Scomber scomber);
mittelländische Makrele (Scomber colias);
gemeiner Stöcker (Trachurus trachurus);
gemeiner Thunfisch (Thynnus vulgaris);
gemeine Meeräsche (Mugil cephalus);
gemeiner Hornhecht (Belone vulgaris);
Papalinen-Sardelle (Clupea papalina) und
schwarzer Rabenfisch (Heliastes chromis).

b) Gesalzen, gedörrt oder geräuchert, und zwar:
gemeiner Flußaal (Anguilla vulgaris);
gemeiner Meeraal (Conger vulgaris), sowie einige Gattungen von Meerbrassen (Sparidae), Schellfische (Gadidae), Haie (Squalidae), Rochen (Rajidae), Tintenfische (Sepiae) und Spruten (Eledone).

c) Gesalzen und geräuchert: Rogenstöcke der Meeräsche (Mugil cephalus), welche unter dem Namen Bottarga, besonders an der Narentamündung, gewonnen und an der Küste mit Vorliebe genossen werden.

Die österreichischen Fischkonserven haben bei der internationalen Fischereiausstellung Wien 1902 eine besonders günstige Aufnahme gefunden und sind mehrere Produzenten derselben mit hohen Preisen ausgezeichnet worden.

Nach den Publikationen der k. k. Seebehörde in Triest über die im Zeitraume vom 23. April 1897 bis 22. April 1902 längs der Küste der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder erzeugten Fischkonserven und deren Werte stellt sich die Gesamtproduktion der letzten fünf Jahre bezw. der diesfällige Jahresdurchschnitt wie folgt heraus:

Digitized by Google

	Mengeneinheit	des Gesamterzeugnisses		des durchschnittlichen Jahreserzeugnisses	
		Menge	Wert in Kronen	Menge	Wert in Kronen
I. Fische in Öl, in verschlossenen u. verlöteten Blechdosen:					
Sardinen in allen Zubereitungen und Formen . .	Dosen	38 985 030		7 797 006	
Makrelen, Thun- und Bonitfisch	"	97 850		19 570	
II. Fische, gesalzen und eingepökelt, in Fässern und Zubern aus weichem Holze:					
Sardinen	kg	4 433 603		886 720	
Anchovis	"	228 301		45 660	
Schnauzenbrassen u. Lazierfische	"	334 535		66 907	
Makrelen, gemeine	"	401 986		80 397	
" mittelländische .	"	213 244		42 649	
Stöcker, gemeine	"	79 877	18 333 350	15 975	3 666 670
Thunfisch, gemeiner	"	47 100		9 421	
Papalinenfardelle.	"	294		59	
Rabenfisch, schwarzer . . .	"	39 380		7 876	
andere	"	550		110	
III. Fische, marinierte:					
Flußaal, gemeiner	"	1 210 025		242 005	
IV. Fische, gesalzen, gedörrt oder geräuchert:					
Flußaal, Meeraal, Meerbrassen, Schellfische, Haie, Rochen, Tintenfische und Sprutten	"	3 000		600	

Die Zubereitung der unter den Rubriken I und III angegebenen Fischgattungen ist Fabrikarbeit, an welcher, nebst dem administrativen Personale, Böttcher, Tischler und Handlanger, besonders aber Frauen, teilnehmen.

Das Salzen und Einpökeln, sowie die Packung der Sardellen und der übrigen unter Rubrik II bezeichneten Fischgattungen in Fässern und Zubern wird, wie bereits erwähnt, fast durchgehends von den Fischern selbst unter Mithilfe ihrer Frauen und erwachsenen Familienmitglieder, besorgt.

Die Bereitung der unter Rubrik IV angeführten Fische und Weichtiere ist ausschließlich Gegenstand der Hausindustrie, und werden die

Digitized by Google

dort bezeichneten Artikel bis auf die gedörrten, in Griechenland beliebten Tintenfische und Spruten im eigenen Lande konsumiert.

Für die Bewohner jener Küstenorte, in welchen Konservenfabriken entstanden sind, ist diese Industrie ein wahrer Segen geworden, indem sich schon nach wenigen Jahren des Bestehens solcher Etablissements in bezug auf Wohnung und Kleidung der Bewohner im Vergleiche zu früher ein stets zunehmender Wohlstand bemerkbar macht; was aber die Hauptsache ist: daß die solche Fabriken mit Fischen versorgenden Fischer im Gegensatze zu ihren Gewerbegenossen, welche ausschließlich für die Beschickung der oft weit entfernten Märkte zu arbeiten genötigt sind, sehr bald in die Lage kommen, sich mit guten Booten, Netzen und sonstigen Fischereigeräten zu versehen.

Der Verdienst des für eine Konservenfabrik arbeitenden Fischers ist nach Maßgabe der jeweiligen Umstände ein sehr verschiedener. — Im Falle massenhaften Auftretens einer bestimmten, für die Bereitung von Konserven geeigneten Fischgattung ist der Verdienst des Fischers trotz der damit verbundenen augenblicklichen Verbilligung der Ware, immer ein guter, weil der Bedarf des Frischfischmarktes und jener der Salzereien für Handelszwecke und den Hausbedarf stets ein bedeutender ist. — In für den Fischfang ungünstigen Jahren kommen die Fischer auch bei hohen Preisen in der Regel nicht auf ihre Rechnung. Unleugbar ist die Tatsache, daß die sukzessive Errichtung von Sardinenfabriken die Existenzbedingungen der österreichischen Seefischer in den letzten 20 Jahren wesentlich gebessert hat und gibt es Küstenorte, in welchen Eigentümer von für den Sardellenfang geeigneten Booten und Netzen es bereits zu einem gewissen Wohlstande gebracht haben. Bestimmend für die Fischpreise im allgemeinen und jene der Sardellen im besonderen ist die Nähe eines größeren Fischmarktes, dessen Bedarf immer in erster Reihe gedeckt werden muß. Diese Preise sind selbstredend auch für die Fabriken bestimmend, wenn letztere die Fischer nicht etwa verpflichten, ihren jeweiligen Fang ausschließlich an diese abzuliefern. — Gewöhnlich werden den Fischern, nach Maßgabe der Jahreszeit, in Standnetzen gefangene Sardellen von den Fabriken mit 12, 14 und 16 Kronen per tausend Stück bezahlt.

Werden die Preise von dem nächsten Frischfischmarkte zu sehr gedrückt, so verzichten die Fabriken in der Regel für eine gewisse Zeit auf die Erzeugung von Konserven.

Die Entlohnung der Fabrikarbeiter (Spängler und Tischler) geschieht fast ausschließlich im Akkordwege — und so verdient beispielsweise ein Spängler in der Regel 10 Kronen täglich, doch kommt es bei

Digitized by Google

großem Geschäftsandrange nicht selten vor, daß dessen Verdienst bis auf 15 Kronen pro Tag sich zu erheben vermag.

Frauenarbeit, welche eine vielfältige ist und für gewisse Leistungen eine besondere Geschicklichkeit erfordert, wird nach der Stunde bezahlt. Deren Tagesverdienst variiert zwischen 1—2 Kronen.

Was die Konservenfabriken in geradezu erdrückender Weise belastet und von der Errichtung neuer Etablissements abschreckt, sind die viel zu hohen Provinzial- und Gemeindezuschläge zur staatlichen Erwerbssteuer (Imposta industriale) in den kleinen Küstenorten, von welchen es eine dalmatinische Gemeinde bereits auf 300 % gebracht hat! — Es ist dies ein Gebahren, welchem berufenerseits um so mehr Einhalt getan werden sollte, als ein weiteres Beharren in dieser Richtung die Interessen dieses wichtigen Industriezweiges entschieden bedroht und das Fischereigewerbe im allgemeinen in direkter Weise schädigt.

15. Staatliche Unterstützung der Seefischerei.

Wie bereits erwähnt, sind mit 12. Dezember 1884 sämtliche Agenden der Seefischerei an die Seeverwaltung übergegangen, mit welchem Zeitpunkte die staatliche Fürsorge für die gewerbliche Entwicklung dieses wirtschaftlich höchst wichtigen Industriezweiges eigentlich beginnt.

Eine der Bemühungen des als oberste Fischereibehörde fungierenden k. k. Handelsministeriums ging unter anderem auch dahin, das Vereins- und Genossenschaftswesen in Seefischereisachen zu fördern und in weiterer Entwicklung der Dinge die Bestrebungen einzelner Gemeinden, Körperschaften und Privater, welche praktische Zwecke auf dem Gebiete der Seefischerei verfolgten, durch Verleihung von Subventionen und Unterstützungen in Geld zu ermuntern.

Leider konnten diesen Zwecken unter Aufrechthaltung des von der Regierung unter jeder Bedingung angestrebten Gleichgewichtes im Staatshaushalte bisher nur geringe Mittel zugewendet werden, deren allmähliche Vermehrung zwar allerseits angestrebt, aber nur zu geringem Teile erreicht werden konnte.

Die erste dieser Unterstützungen wurde im Jahre 1888 budgetmäßig bewilligt und bis 1896 dem mittlerweile gegründeten Österreichischen Vereine für Seefischerei und Fischzucht ungeschmälert zugewendet, dessen Tätigkeit und segensreiches Wirken an verschiedenen Stellen dieser Abhandlung beleuchtet worden ist.

Vom Jahre 1897 bis auf die Gegenwart werden, unter Aufrechthaltung der dem gedachten Vereine bewilligten Subvention jährlicher

Digitized by Google

10 000 Kronen, von der k. k. Seebehörde, nach Einvernahme der Zentralkommission für Seefischereiangelegenheiten, dem Zwecke und dessen Wichtigkeit angemessene Beträge entweder direkt angewiesen oder durch Vermittlung der Hafenkapitanate erfolgt.

Die zur Förderung der Seefischerei budgetmäßig bewilligten Geldmittel bezifferten sich bisher wie folgt:

im Jahre	1888	mit	2 000	Kronen,		im Jahre	1896	mit	10 000	Kronen,
=	1889	=	4 000	=		=	1897	=	20 000	=
=	1890	=	10 000	=		=	1898	=	20 000	=
=	1891	=	10 000	=		=	1899	=	24 000	=
=	1892	=	10 000	=		=	1900	=	24 000	=
=	1893	=	10 000	=		=	1901	=	24 000	=
=	1894	=	10 000	=		=	1902	=	24 000	=
=	1895	=	10 000	=		=	1903	=	25 000	=

Hiervon erhielt der Österreichische Verein für Seefischerei und Fischzucht in der Zeit vom 1. Januar 1888 bis 31. Dezember 1902 zusammen 136 000 Kronen, während von der k. k. Seebehörde im Zeitraume 1897—1902 die Summe von 76 000 Kronen zur Anschaffung von Mustergerätschaften, zum Ersatze von durch mittellose Fischer unter besonderen Umständen erlittenen Materialverlusten, zur Verbesserung von Fangplätzen (Poste) für die Sardellenfischerei, zur Unterstützung neu konstituierter Fischergenossenschaften, zur Errichtung neuer Salzereien, der künstlichen Fischzucht und der notleidenden Korallenfischerei, zur Herstellung von Anlagen zum Schutze der Fischbrut, zur Verstärkung der Fischereiaufsicht, zur Erteilung von Prämien für den Fang von Haifischen und solcher für literarische Leistungen auf dem Gebiete der Seefischerei u. s. w. verwendet worden sind.

Das k. k. Ackerbauministerium hat die Seefischerei im Zeitraume 1889 bis 1902 durch direkte Zuwendung einer Summe von 13 217 Kronen und das k. k. Reichskriegsministerium-Marinesektion in den Jahren 1900 und 1901 einer solchen von 2000 Kronen an den Österreichischen Verein für Seefischerei und Fischzucht zu unterstützen sich bemüht.

Pierersche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Digitized by Google

Digitized by Google

Schriften

des

Vereins für Socialpolitik.

CIV. 2.

Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter. Zweiter Band.

Zweite Abteilung.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1904.

Digitized by Google

Digitized by Google